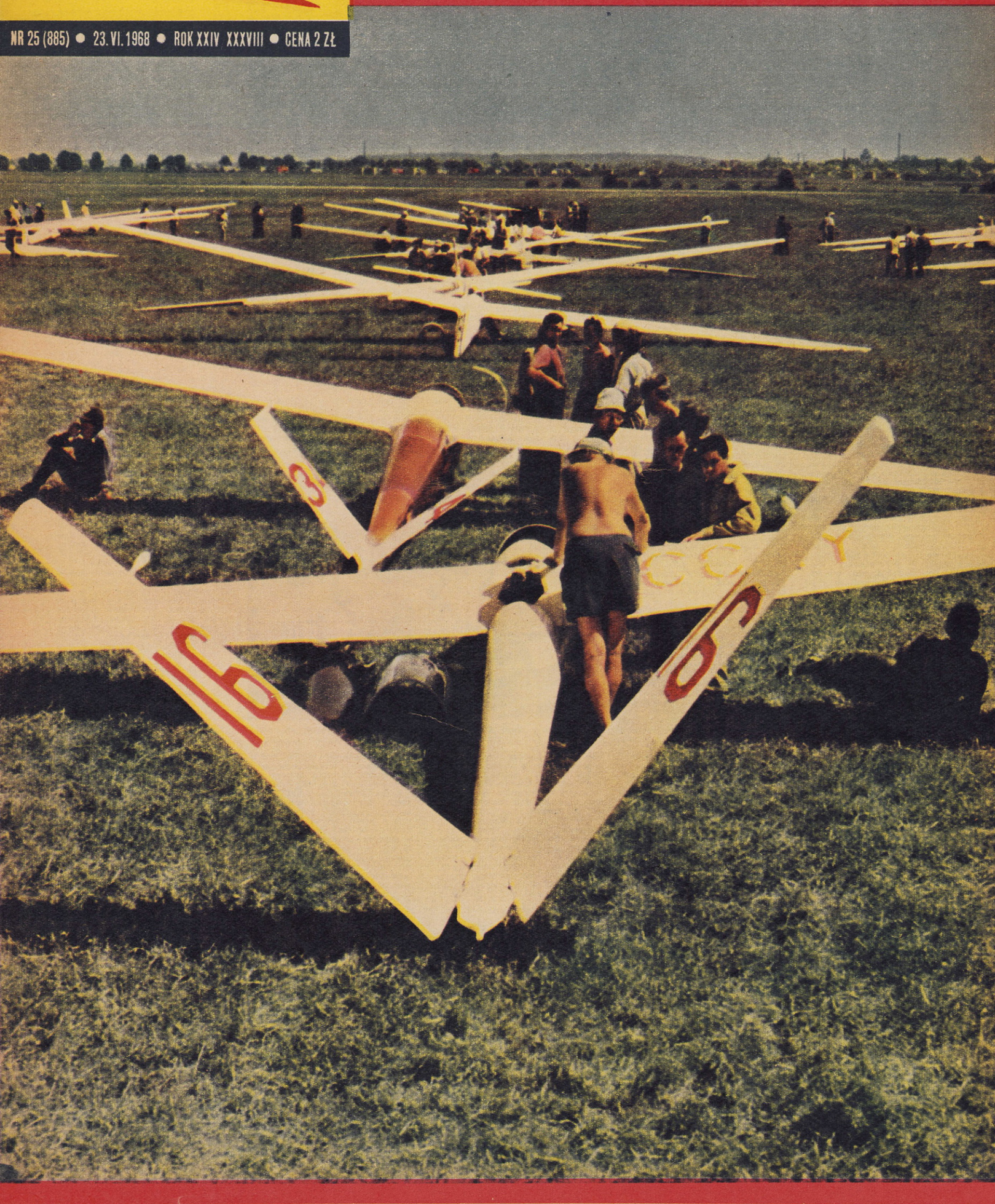
SKRZYDLATA POLSKA

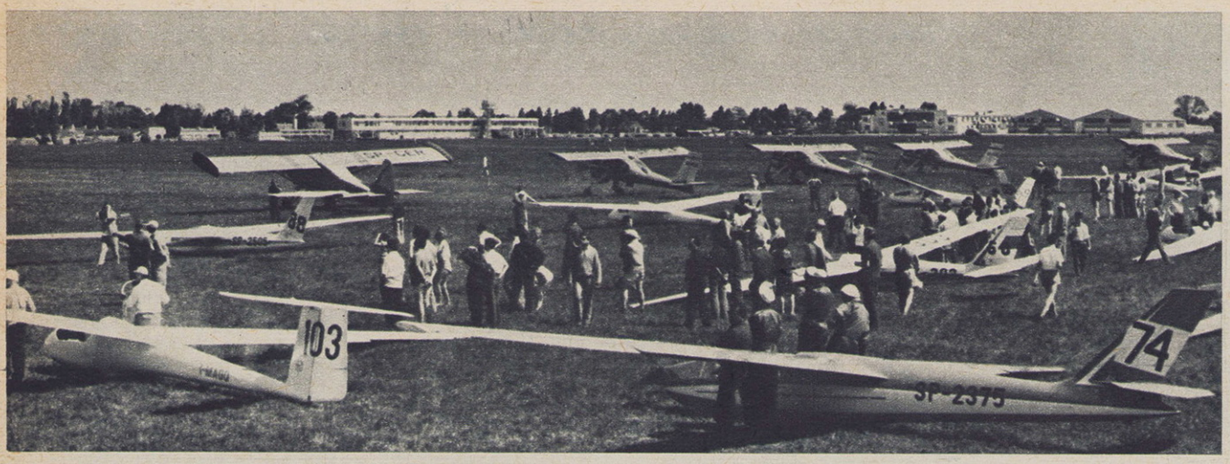
NR 25 (885) • 23. VI. 1968 • ROK XXIV XXXVIII • CENA 2 ZŁ

PIERWSZE KONKURENCJE NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA W LESZNIE

OTWARCIE XI KONGRESU OSTIV W CENTRUM SZYBOWCOWYM

Na zdjęciu: Szybowce przed startem do konkurencji na lotnisku w Lesznie podczas XI Szybowcowych Mistrzostw Świata.
Zdjęcie: B. KOSZEWSKI





ZE ZMIENNYM SZCZĘŚCIEM WALCZĄ POLACY

NAJWIĘKSI optymiści wpadali w czarną rozpacz, gdy przez pierwsze trzy dni XI SMŚ przeznaczone na konkurencje Leszno spływało w potokach deszczu. Ale oto ze środy (12 VI) na czwartek (13.VI) w nocy napłynęły nad Polskę i Leszno suche masy powietrza ze wschodu.

Poranny nieskazitelny błękit radykalnie zmienił nastroje. Zawodnicy udający się na codzienną odprawę zabrali ze sobą mapy. Ale na briefingu zapowiedzi meteorologiczne nie są zbyt pomyślne. Podobno masy powietrza mają być aż tak suche, że grozi termika bezchmurna. Czyżby?

Zadanie pierwszej konkurencji XI SMŚ brzmi: prędkościowy przelot po trasie trójkąta Leszno — Miłosław — Sulmierzyce — Leszno, długości 224 km.

Szybko wykwitają na niebie strzępki cumulusów. Jest ich wyjątkowo dużo, wiele bez wyraźnych podstaw. Czy grozi kryzys warunków?

Start odbył się bardzo sprawnie i po godzinie wszyscy byli w powietrzu. Warunki poprawiają się wyraźnie i piloci odchodzą na trasę. Meldunki z niej są pomyślne, aż...

W wielu językach brzmi w eterze okrzyk „Uwaga!" SOS! Oto w czasie nabierania wysokości w kominie zderzyły się dwie „Foki" — pilota tureckiego A. Ziya Aydogan z klasy standard i zawodnika Udo Elke (NRD) z otwartej. Szybownicy wyskoczyli ze spadochronami i wszystko zakończyło się szczęśliwie.

Przez trzy godziny trwa walka na trójkącie. Pierwszy na mecie pojawia się amerykański szybowiec metalowy HP-13M z Richardem Johnsonem (USA).

WYNIKI I KONKURENCJI

Klasa standard: 1. **H. Stouffs (Belgia)** — 78,0 km/h i 1 000 pkt, 2. R. Lindner (NRF) — 77,9 km/h i 997 pkt, 3. A. Smith (USA) — 76,9 km/h i 974 pkt, 4. H. Nietlispach (Szwajcaria) — 74,0 km/h i 905 pkt, 5. **H. MUSZCZYŃSKI (Polska)** — 72,0 km/h i 853 pkt, 8—9. **E. MAKULA (Polska)** — 69,5 km/h i 799 pkt.

Klasa otwarta: 1. W. Vergani (Włochy) — 77,1 km/h i 1 000 pkt, 2. **J. Wróblewski (Polska)** — 76,8 km/h i 991 pkt, 3. C. Yeates (Kanada) — 76,7 km/h i 988 pkt, 4. R. Schreder (USA) — 76,0 km/h i 968 pkt, 5—6. A. Schubert (Austria) i G. Burton (Wielka Brytania) — 75,8 km/h i 962 pkt, 18. **M. Królikowski (Polska)** — 71,0 km/h i 822 pkt.

Nazajutrz po rozegraniu pierwszej konkurencji pogoda się ustaliła. Ogromny wyż rozbudował się jeszcze bardziej, temperatura wzrosła i wilgotność zmalała. Choć szybowce wcześnie stanęły na starcie, uruchomienie go przeciągało się z godziny na godzinę.

Z wyznaczonej początkowo trasy trzystukilometrowej musiano zrezygnować. Kiedy było już bardzo późno — minęła bowiem godzina 13.00 — zapadła decyzja kierownika sportowego, iż walczyć będzie tylko klasa standard na trasie docelowo-powrotnej długości 226 km Leszno — Borków — Leszno. Pierwszy start nastąpił o godzinie 13.30.

W powietrzu okazało się, że warunki są wyjątkowo trudne. Wznoszenia na termice bezchmurnej były rzadkie i coraz słabsze. A pierwszy odcinek trasy prowadził pod silny wiatr. W rezultacie nie wszystkim nawet pilotom udało się odenwać od lotniska. Szybko też służba operacyjna zaczęła otrzymywać meldunki o lądowaniach w terenie przygodnym. Wśród nich, niestety, od dwóch naszych reprezentantów — Makuli i Muszczyńskiego. Lądowali oni na 82 kilometrze trasy.

Choć warunki były niezwykle trudne, zgromadzeni na mecie fotoreporterzy nie czekali daremnie. Po trzech godzinach 38 i pół minucie nad taśmą melduje się na finiszu amerykański szybownik George Moffat jr. Ale na tym koniec. Nikomu więcej nie udało się dokonać tej sztuki, choć czołówka zawodników lądowała przed wielkim lasem opodal lotniska.

WYNIKI II KONKURENCJI

Klasa standard: 1. G. Moffat (USA) — 226 km i 588 pkt, 2. J. Fritz (Austria) — 214 km i 549 pkt, 3. R. Reid (Nowa Zelandia) — 212 km i 543 pkt. Ten sam wynik uzyskali: H. Nietlispach (Szwajcaria) i U. Bloch (Szwajcaria). 41—43. **E. Makula** i **H. Muszczyński (Polska)** — 82 km i 119 pkt.

Wyniki łączne po dwóch konkurencjach w klasie standard:

1. Andrew Smith (USA) — 1487 pkt, 2. Hans Nietlispach (Szwajcaria) — 1 440 pkt, 3. Urs Bloch (Szwajcaria) — 1 380 pkt, 4. George Moffat jr (USA) — 1 318 pkt, 5. Rudolf Lindner (NRF) — 1 305 pkt, 24. **Henryk Muszczyński (Polska)** — 977 pkt, 27. **Edward Makula (Polska)** — 918 pkt.

Na III konkurencję w klasie standard i II w klasie otwartej wyznaczono prędkościowy przelot po trasie trójkąta długości 224 km Leszno — Sulmierzyce — Miłosław — Leszno. Trzecia próba odbyła się w sobotę 15 czerwca br. Podobnie jak w dniu poprzednim upalna pogoda nie zapowiadała rozwoju chmur kłębiastych. Termika bezchmurna też zresztą bardzo powoli się rozbudzała.

Wobec braku wznoszeń kierownik sportowy został zmuszony do przesunięcia planowanej godziny startu z 11.30 na 12.45. Start lotny otworzono po upływie pół godziny od rozpoczęcia startu ziemnego. W pierwszej kolejności wznieśli się w powietrze piloci klasy otwartej, a następnie standard.

Po starcie niemal bezzwłocznie zawodnicy ruszyli na trasę. Słabe wznoszenia i dość silny wiatr południowy czyniły przelot bardzo trudnym i już na pierwszym boku trójkąta ląduje kilkunastu zawodników. Szybowce tworzą w powietrzu potężne roje, w których uwaga musi być poświęcona nie tyle centrowaniu wznoszeń, co... unikaniu kolizji z konkurentami. W tej sytuacji odnotowujemy przymusowe lądowania naszych pilotów. Są wśród nich N. Goodhart (W. Brytania) i **Królikowski** (Polska) oraz Szwajcarzy Bloch i Nietlispach.

Mimo różnych przeciwności losu — słabych, poszarpanych wznoszeń, braku cumulusów, upału i piekącego słońca — dość liczna grupa szybowców zameldowała się nad punktem zwrotnym w Miłosławiu. W grupie tej z reprezentantów biało-czerwonych był tylko obrońca tytułu mistrzowskiego Jan Wróblewski.

Zaraz jednak za drugim punktem zwrotnym wznoszenia zaczęły zanikać całkowicie i tylko nieliczne szybowce z klasy otwartej powoli, z największym trudem, przedzierały się w stronę Leszna. Na taśmie mety jednak sędziowie nie mieli nic w tym dniu do roboty. Konkurencja okazała się zbyt długa i nikt do celu nie doleciał. W rezultacie przelot zamieniono z prędkościowego na „po wyznaczonej trasie" i punktowano zgodnie z tą nomenklaturą (zwycięzca nie otrzymuje wtedy 1 000 pkt, a tylko tyle ile wynika ze średniej odległości przelecianej przez wszystkich zawodników).

Codziennie rano wszyscy piloci XI SMŚ spotykają się na odprawie przed lotami.

WYNIKI III KONKURENCJI

Klasa standard: 1. H. W. Grosse (NRF) — 157 km i 390 pkt, 2—3. **H. Muszczyński** i **E. Makula (obaj POLSKA)** — 118 km i 262 pkt., 4. F. Matousek (CSRS) — 116 km i 256 pkt i 5. E. Reparon (Holandia) — 111 km i 240 pkt.

Na półmetku XI Szybowcowych Mistrzostw Świata **klasyfikacja ogólna po trzech konkurencjach** wygląda następująco:

KLASA STANDARD:

1. A. Smith (USA) — 1 658 pkt, 2. H. Nietlispach (Szwajcaria) — 1 604 pkt, 3. U. Bloch (Szwajcaria) — 1 518 pkt, 4. G. Moffat jr (USA) — 1 516 pkt, 5. H. Lindner (NRF) — 1 515 pkt, 6. H. W. Grosse (NRF) — 1 477 pkt, 7. G. Perotti (Włochy) — 1 438 pkt, 8. H. Stouffs (Belgia) — 1 428 pkt, 9. A. Pronzati (Włochy) — 1 419 pkt, 10. J. C. Penaud (Francja) — 1 379 pkt. 21. **Henryk Muszczyński** (Polska — 1 239 pkt, 23. **Edward Makula** (Polska) — 1 180 pkt.

WYNIKI II KONKURENCJI.

Klasa otwarta: 1. H. Wödl (Austria) — 206 km i 640 pkt, 2. R. Schreder (USA) — 201 km i 620 pkt, 3. R. Johnson (USA) — 199 km i 612 pkt. 4. R. Seiler (Szwajcaria) — 198 km i 609 pkt, 5—7. A. Schubert (Austria), A. Cameron (Nowa Zelandia) i A. Dekkers (Holandia) — 197 km i 605 km, 18. **J. Wróblewski (Polska)** — 180 km i 539 pkt, 38. **M. Królikowski (Polska)** 93 km i 201 pkt.

Na półmetku XI Szybowcowych Mistrzostw Świata **klasyfikacja ogólna po dwóch konkurencjach** przedstawia się następująco:

KLASA OTWARTA:

1. H. Wödl (Austria) — 1 599 pkt, 2. R. Schreder (USA) — 1 588 pkt, 3. A. Schubert (Austria) — 1 567 pkt, 4. C. Yeates (Kanada) — 1 542 pkt, 5. **J. WROBLEWSKI (Polska)** — 1 530 pkt, 6. R. Johnson (USA) — 1 521 pkt, 7. G. Burton (W. Brytania) — 1 516 pkt, 8. R. Seiler (Szwajcaria) — 1 469 pkt, 9. G. Ax (Szwecja) — 1 427 pkt, 10. R. Hossinger (Argentyna) — 1 400 pkt, 26. **M. Królikowski (Polska)** — 1 023 pkt.

W niedzielę, 16 czerwca br., odbyła się czwarta konkurencja XI SMŚ w klasie standard i trzecia w klasie otwartej. Zadania dnia, które przewidywało prędkościowy przelot po trasie trójkąta 313 km Leszno — Mały Gądów — Borków — Leszno, nie wykonał żaden z pilotów i przelot punktowano jako „po wyznaczonej trasie". Według pierwszych prowizorycznych meldunków wszyscy Polacy prócz Królikowskiego, który lądował nieco bliżej, znaleźli się w czołówce. Czołówka pokonała dystans rzędu 250—270 km. Konkurencja ta — jak widać już ze wstępnych orientacyjnych danych — nie wprowadzi większych zmian do klasyfikacji ogólnej.

Dalsze wyniki za tydzień. Szersze omówienie konkurencji podamy w następnych, kolejnych numerach.

Na starcie XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie (zdjęcie u góry i u dołu).

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (2) i ST. JASKO (1)

OTWARCIE XI KONGRESU OSTIV

12 czerwca br. w godzinach przedpołudniowych nastąpiło w sali gimnastycznej Centrum Szybowcowego w Lesznie otwarcie XI Kongresu Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa (OSTIV). Uczestników Kongresu i przybyłych na tę uroczystość gości powitał w imieniu gospodarzy wiceprezes Aeroklubu PRL Józef Olszewski. W ceremonii uczestniczył minister Komunikacji PRL inż. Piotr Lewiński, który wygłosił przemówienie powitalne (drukujemy je poniżej).

Oficjalnego otwarcia XI Kongresu OSTIV dokonał prezes tej organizacji, p. L. A. de Lange (Holandia). Po swym wystąpieniu L. A. de Lange wręczył honorową plakietę OSTIV zasłużonemu konstruktorowi H. Zacherowi (NRF) oraz dyplomy OSTIV meteorologowi C. V. Lindsayowi (USA) i H. J. Merkleinowi (NRF). W imieniu nieobecnego H. J. Merkleina dyplom odebrał wiceprezydent Aeroklubu NRF — Kuntz.

Następnie wyświetlono archiwalny film „Wasserkuppe 1921/22".

Referat inaugurujący obrady Kongresu wygłosił prof. dr inż. Władysław Fiszdon (Politechnika Warszawska). Tematem jego były „Niektóre zagadnienia aeroelastyczne związane z tendencjami rozwojowymi szybowców".

Bezpośrednio po uroczystości uczestnicy jej spotkali się na wydanym przez gospodarzy Kongresu cocktailu.

W dniu otwarcia na Kongres przybyło 128 delegatów z 33 krajów.

Sala obrad XI Kongresu OSTIV. Przemówienie powitalne wygłasza Minister Komunikacji mgr inż. Piotr Lewiński.

ZNACZENIE SZYBOWNICTWA JEST W PEŁNI DOCENIANE PRZEZ POLSKIE SPOŁECZEŃSTWO I POLSKIE WŁADZE

PRZEMÓWIENIE POWITALNE
Ministra Komunikacji mgra inż. Piotra Lewińskiego na XI Kongresie OSTIV w Lesznie

Panie, Panowie!

Serdecznie witam i pozdrawiam przedstawicieli nauki i techniki zebranych na XI Kongresie Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa OSTIV. Jednocześnie pragnę wyrazić zadowolenie, że po dziesięciu latach Kongres ten znów odbywa się w naszym kraju, w naszej „stolicy szybownictwa" — Lesznie.

Znaczenie szybownictwa jest w pełni doceniane przez polskie społeczeństwo i polskie władze. Popularny u nas sport szybowcowy nie tylko wyrabia wszechstronnie sprawność fizyczną, ale jest także istotnym elementem wychowania młodzieży. Pomaga w kształtowaniu tak wartościowych cech charakteru, jak odwaga, samodzielność decyzji i zaradność, poczucie odpowiedzialności i dyscypliny, koleżeństwo. Nie muszę dodawać, jak bardzo te właśnie cechy są cenne i potrzebne w życiu każdego człowieka, w każdym zawodzie i na każdym stanowisku.

Wyniki sportowe polskich pilotów szybowcowych i długoletnie, piękne tradycje na tym polu są przedmiotem naszej uzasadnionej dumy i radości.

Rozwój współczesnego szybownictwa, który stawia sprzętowi coraz wyższe wymagania techniczne, ma niewątpliwy wpływ na postęp w wielu dziedzinach nauki i techniki, takich jak aerodynamika, chemia czy meteorologia. Poszukiwania nowych tworzyw konstrukcyjnych dla szybownictwa i starania o ciągłe podnoszenie ich jakości przyspieszają postęp i w innych dziedzinach techniki.

Olbrzymie zasługi dla rozwoju współczesnej techniki szybowcowej ma Międzynarodowa Organizacja Naukowo-Techniczna Szybownictwa — OSTIV. Jednoczy ona wysiłki naukowców i techników wielu krajów, ułatwia konfrontację doświadczeń i osiągnięć, pozwala koordynować badania naukowe i poszukiwania nowych rozwiązań.

Dzięki działalności OSTIV także kraje o słabiej rozwiniętej bazie technicznej, nie dysponujące własnymi instytutami naukowo-technicznymi, mają dostęp do światowych osiągnięć nauki w tej dziedzinie i mogą z nich korzystać. W działalności tej niemałą rolę odgrywają kongresy organizowane równocześnie z szybowcowymi mistrzostwami świata. Najnowsze osiągnięcia naukowo-techniczne, prezentowane na kongresach, są później rozpowszechniane w oficjalnym organie i w specjalnych publikacjach OSTIV.

Zasługą tej organizacji jest powstanie szybowców „Klasy Standard", której ideą jest rozpowszechnianie szybownictwa przez budowę sprzętu taniego, prostego w konstrukcji i łatwego w obsłudze. Ograniczenia techniczne wprowadzone w klasie „standard" zwiększają wpływ umiejętności i doświadczenia pilota na przebieg lotu i przyczyniają się do bardziej sportowej rywalizacji na zawodach.

Aby stworzyć dla inżynierów dodatkowy bodziec do budowy szybowców prostych, tanich a jednocześnie o wysokich walorach technicznych, OSTIV ustanowiła nagrodę dla konstruktora szybowca najlepiej odpowiadającego idei „Klasy Standard". Laureata takiej nagrody wyłania konkurs przeprowadzany podczas szybowcowych mistrzostw świata, począwszy od mistrzostw zorganizowanych w 1958 roku w Polsce na lotnisku w Lesznie.

Dla rozwoju techniki szybowcowej niemałe zasługi położyli m. in. polscy naukowcy i inżynierowie. Piloci startujący na naszych szybowcach od wielu lat zajmują czołowe miejsca w kolejnych mistrzostwach świata. O popularyzacji i uznaniu, jakim cieszy się sprzęt polskiej konstrukcji, świadczy choćby fakt, że w obecnych XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata startuje aż 27 szybowców polskich. Wkład naszych specjalistów w rozwój szybownictwa został wysoko oceniony przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI, która przyznała pierwszy na świecie DYPLOM HONOROWY polskiemu producentowi szybowców — Szybowcowemu Zakładowi Doświadczalnemu w Bielsku-Białej.

Szanowni Państwo!

Wyrażam głębokie przekonanie, że XI Kongres OSTIV, przez wymianę myśli naukowej i technicznej, przez twórczą dyskusję nad nowymi problemami, przyczyni się do dalszego postępu w technice i meteorologii szybowcowej.

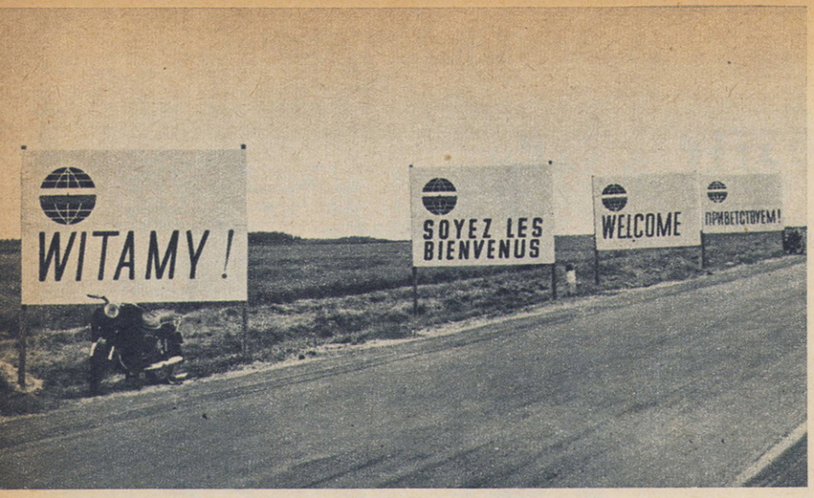
Kolejne spotkanie przedstawicieli wielu krajów — ludzi o wspólnych zainteresowaniach i zamiłowaniach — jeszcze bardziej zacieśni wzajemne więzy przyjaźni i wzmocni poczucie przynależności do wspólnej rodziny lotniczej.

Tego rodzaju spotkania potwierdzają potrzebę, celowość i szerokie możliwości najrozmaitszych kontaktów i form współpracy międzynarodowej, niezależnie od występujących różnic ustrojowych, a jednocześnie dobrze służą sprawie pokoju, bezpieczeństwa i przyjaźni między ludźmi na całej kuli ziemskiej.

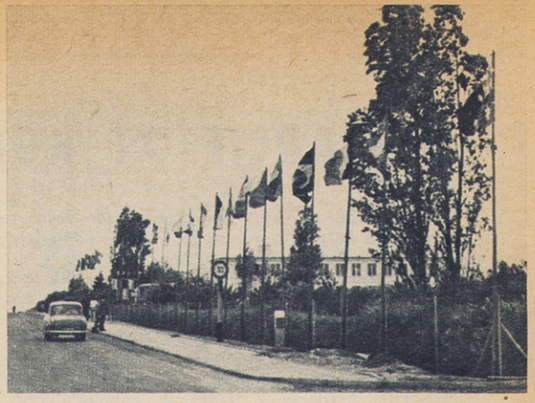
Wspólnym przecież naszym celem i zadaniem jest szukanie, pielęgnowanie, rozwijanie tego wszystkiego, co nas łączy i zbliża w każdej dziedzinie życia — także w tej podniebnej.

Wszystkim uczestnikom Kongresu pragnę przekazać gorące życzenia owocnych obrad, interesujących spotkań i rozmów, pożytecznego i miłego pobytu w naszym kraju.

Ogólny widok sali obrad w czasie otwarcia XI Kongresu OSTIV w Lesznie.
Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (2) i ST. JAŚKO



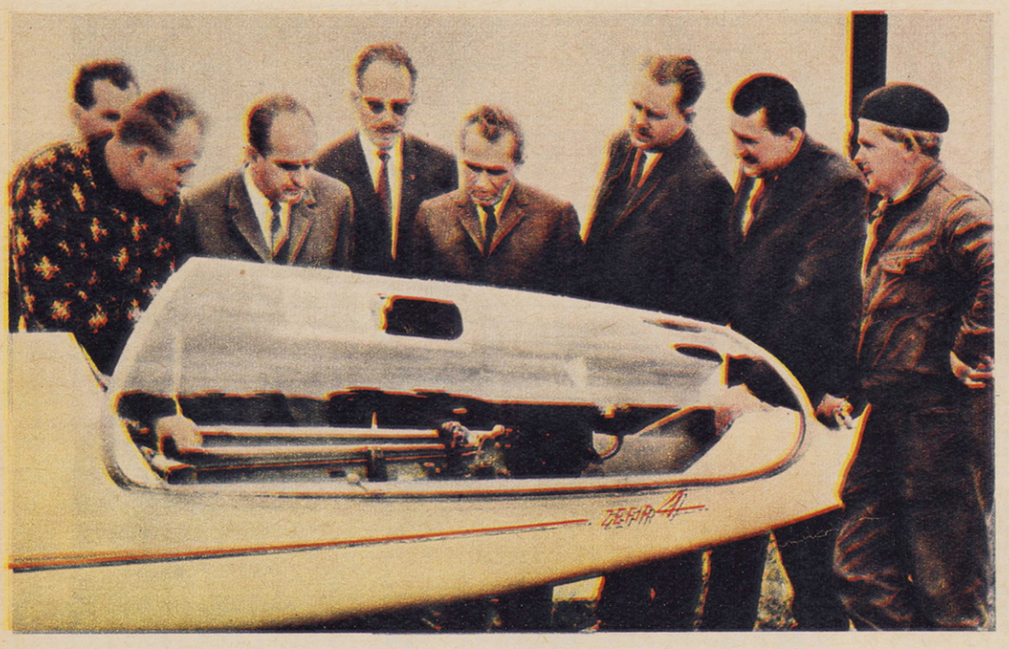
Zdjęcia:
STANISŁAW JAŚKO (7)
BERNARD KOSZEWSKI (1)
JERZY POMIANOWSKI (4)



Wyżej: Przybywających z Leszna na lotnisko wita u jego bram las flag. Jest ich tyle, ile ekip państw reprezentowanych na mistrzostwach. Z lewej: Napisy powitalne przy szosie biegnącej do lotniska.

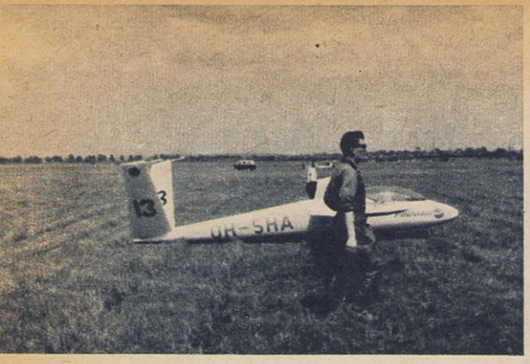
LESZNO
CZERWIEC — 68

Niezwykłe to mistrzostwa. Dla trafnego ich określenia wiele razy trzeba by było użyć słówka „naj..." — najwięcej z dotychczasowych tego rodzaju imprez zawodników, najwięcej szybowców, najwięcej członków ekip, że wymienić choćby tylko to. Popatrzmy tylko na te zdjęcia. Może choć w drobnej mierze oddadzą one atmosferę tej wielkiej imprezy, która elektryzowała przez dwa tygodnie entuzjastów szybownictwa na całym świecie.

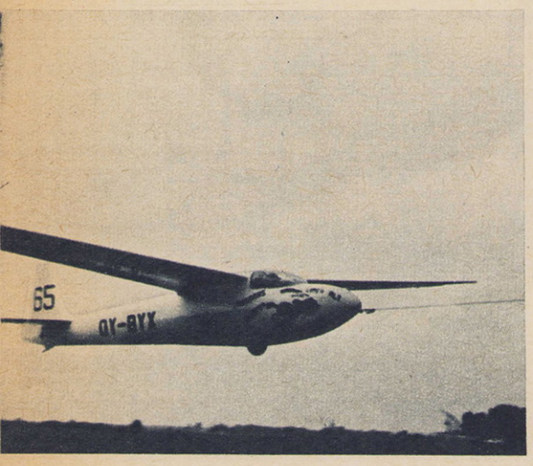


Dwaj lotniczy dziennikarze: naczelny czechosłowackiego „L+K" Josef Fryba (równocześnie kierownik ekipy CSRS) i radzieckiego „Krylja Rodiny" — A. Winokurow, kierownik działu szybowcowego, który przybył do Leszna w składzie ekipy ZSRR.

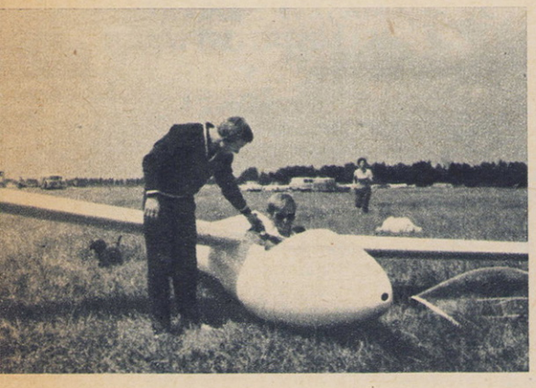
Nowy polski szybowiec „Zefir-4" oglądają z zainteresowaniem, informowani przez Józefa Dankowskiego (w swetrze): I sekretarz KW PZPR w Poznaniu — J. Szydlak, I sekretarz KP PZPR w Lesznie — Wł. Śleboda (4 z lewej), przewodniczący Prezydium PRN w Lesznie — T. Dudziński i przewodniczący Prezydium MRN w Lesznie — K. Paszek. Niżej: Pilot amerykański Schreder i jego szybowiec HP-14.



Fiński pilot Juhani Horma reklamuje na swoim SHK-1 linie lotnicze swojego kraju.

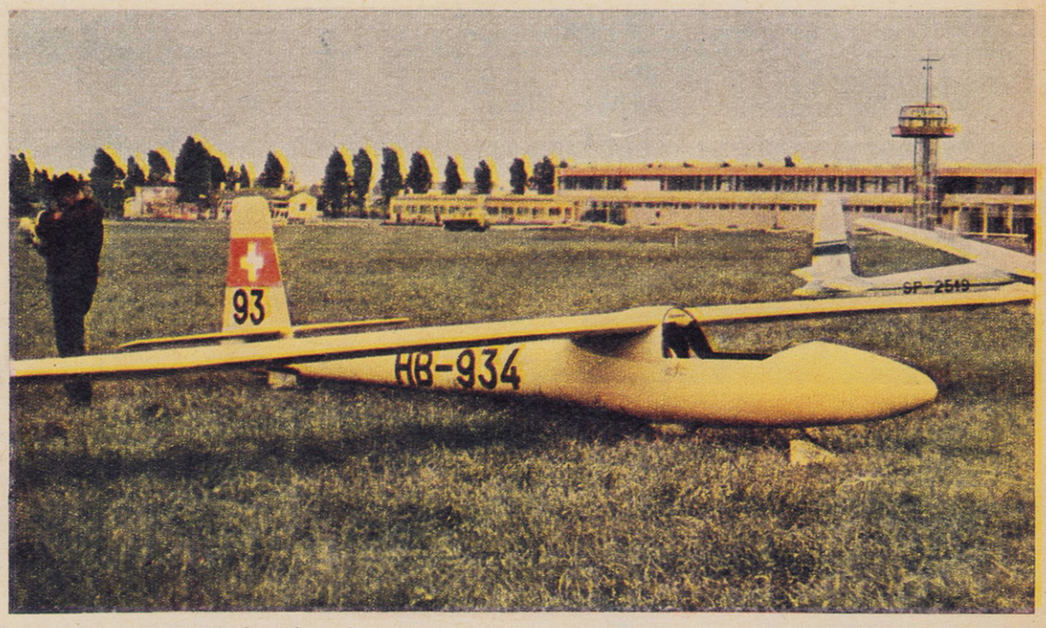


Niektóre szybowce są barwnie pomalowane. Oto maszyna Duńczyka Ole H. Didriksena Ka-6CR.

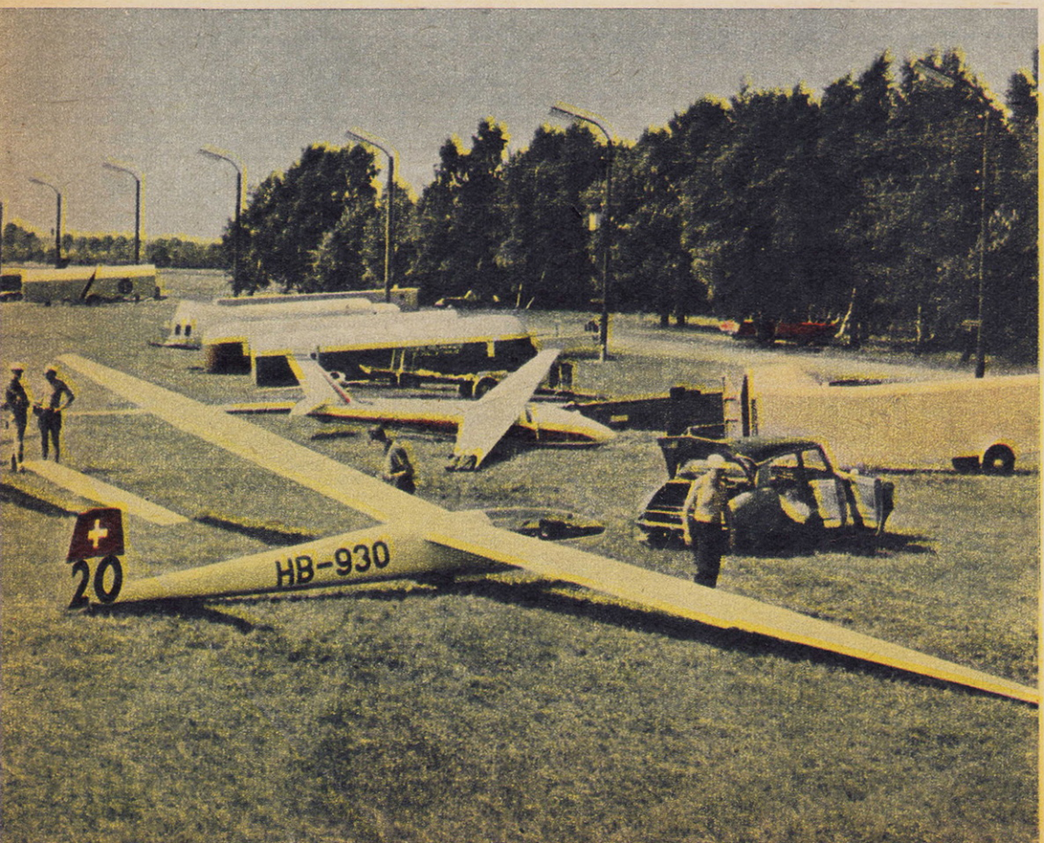


„Libelle Standard" z belgijskim szybownikiem Henri Stouffs'em.

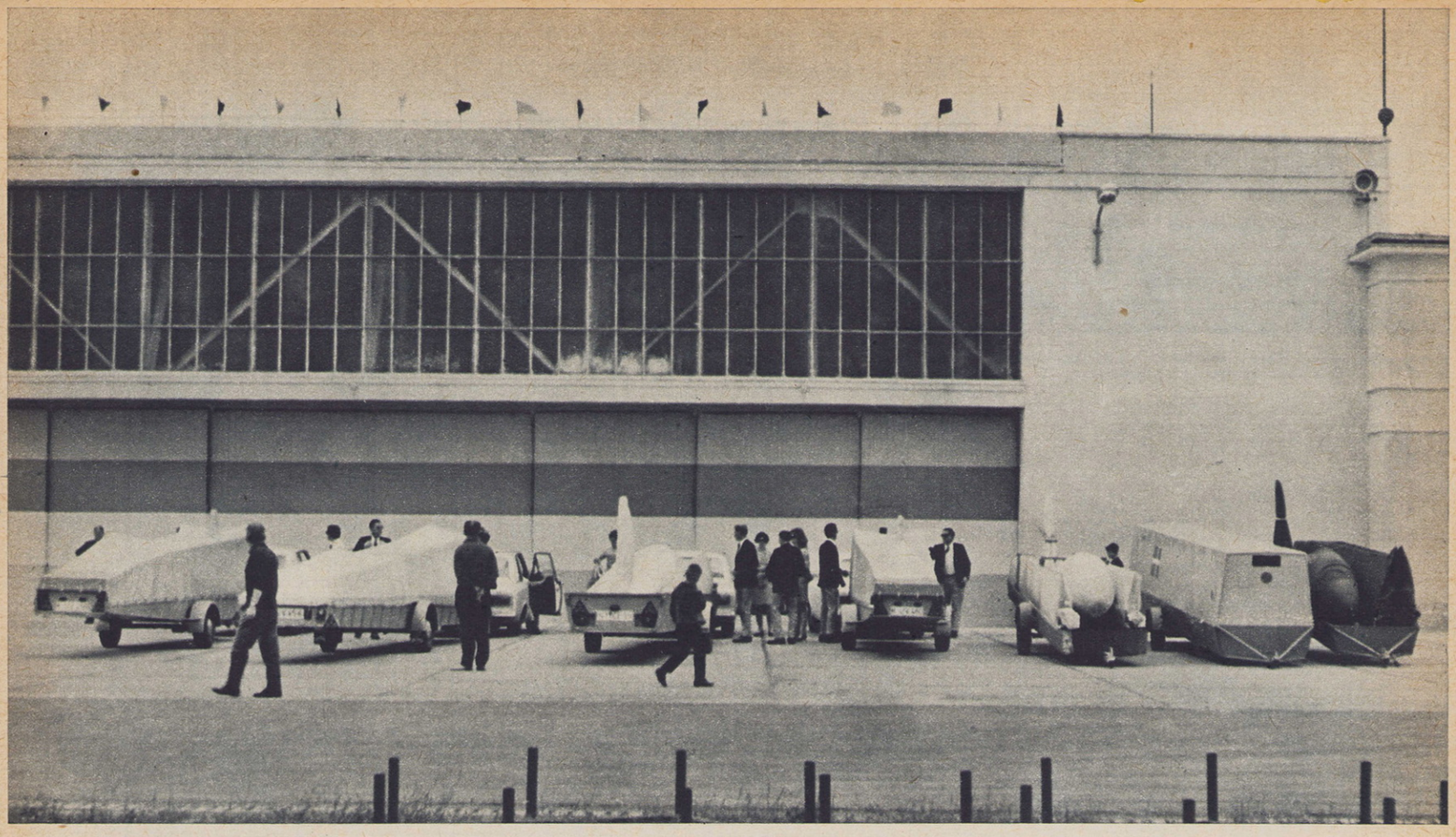
Zawodnik turecki Aydogan asystuje przy montażu polskiej „Foki", na której latał.



Szybowiec „Elfe S-3" szwajcarskiego pilota Blocha. Niżej z lewej: Szybowce zawodnicze „stacjonowały" na specjalnie wydzielonym i przygotowanym terenie, tuż koło lasku na skraju lotniska. Gospodarze zainstalowali tutaj rząd silnych lamp rtęciowych.



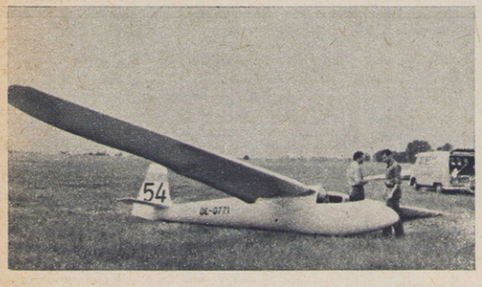
Zawodnicy amerykańscy podczas montażu jednego ze swych szybowców.



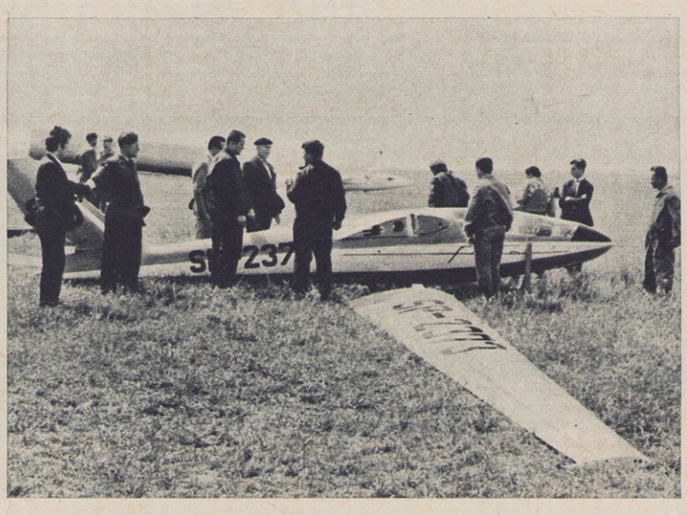
Wozy transportowe z szybowcami ekip zagranicznych przed hangarem w Lesznie, po przybyciu na teren Centrum. Zwraca uwagę różnorodność konstrukcji wozów.

LESZNO

CZERWIEC - 68



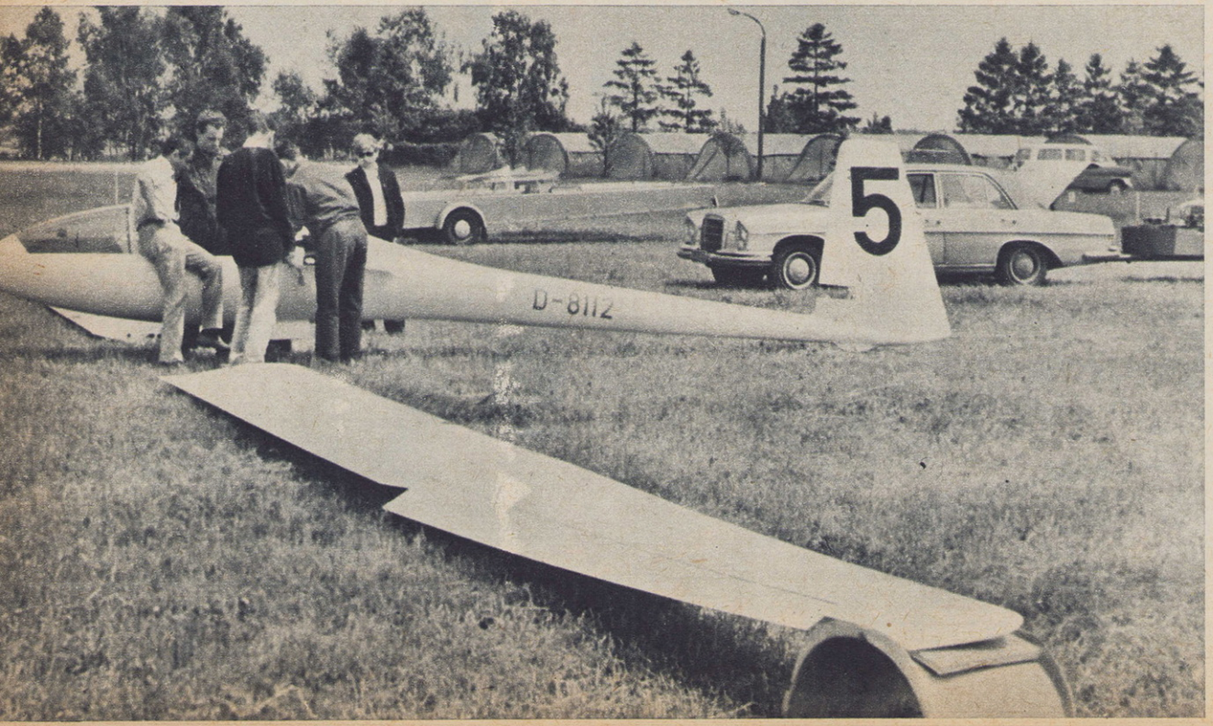
Austriacki pilot Schreibmaier latał na szybowcu „Standard Austria SH", w klasie standard.



Najpopularniejszy szybowiec mistrzostw — to „Foka". Korzystało z niej aż 26 zawodników. Na zdjęciu — jedna z „Fok" podczas montażu.

Zachodnioniemiecki „Cirrus" — to jedna z przodujących na świecie konstrukcji szybowcowych. Wyróżnia się bardzo śmiałym opracowaniem aerodynamicznym, no i użyciem — jako materiału do budowy — tworzywa sztucznego.

Zdjęcia: St. Jaśko (1)



MASZYNY LICZĄCE NA MISTRZOSTWACH W LESZNIE

PRZY obliczaniu wyników rozgrywanych w Lesznie konkurencji komisja sędziowska mistrzostw korzystała z pomocy cyfrowej maszyny liczącej „Odra-1204". Po raz pierwszy w Polsce maszynę tę zastosowano do obliczenia wyników oficjalnej konkurencji treningowej, jaką kierownictwo mistrzostw przeprowadziło w dniach bezpośrednio poprzedzających otwarcie imprezy.

„Odra-1204" zaprogramowana została w ten sposób, że po otrzymaniu wyników konkurencji — w ciągu pół godziny dokonywała przeliczenia ich na punkty oraz obliczenia wyników łącznych po danej konkurencji.

Dane z Leszna przekazywane były do Wrocławia dalekopisem i po 45 minutach tą samą drogą wracały do Leszna w postaci gotowego komunikatu z danej konkurencji oraz — po rozegranych do tej pory konkurencjach. Oczywiście — z uszeregowaniem pilotów według kolejności.

Niezależnie od obliczeń dokonywanych przez „Odrę-1204" komisja sędziowska dysponowała maszynami liczącymi w Lesznie oraz przygotowanymi przez Instytut Lotnictwa w Warszawie, przy pomocy maszyny cyfrowej „Zam-2-Gamma", dziesięcioma tysiącami pomocniczych obliczeń na poszczególne trasy. Pozwoliło to na szybkie dokonywanie obliczeń na miejscu, w przypadku trudności w uzyskaniu teleksowego połączenia z Wrocławiem.

Tak więc dzięki pomocy najnowocześniejszej techniki praca komisji sędziowskiej XI Szybowcowych Mistrzostw Świata była ogromnie ułatwiona.

ZAWODY

JESZCZE nie tak dawno, bo kilka lat temu, organizowano w naszym kraju zaledwie jedną imprezę spadochronową. Imprezą tą były Spadochronowe Mistrzostwa Polski. W tym roku program zawodów spadochronowych w Polsce jest bogaty. Ogółem przewiduje się rozegranie ponad dwudziestu różnego rodzaju zawodów. Tak więc porównanie okresu sprzed dziesięciu lat do sezonu tegorocznego przynosi naszemu spadochroniarstwu opinię sportu prężnego i rozwijającego się z każdym rokiem. Wydaje mi się, że jest to opinia, mająca pełne pokrycie w działalności sportowej poszczególnych sekcji aeroklubów regionalnych. Przeprowadzane zawody i liczny w nich udział skoczków młodych jest najlepszą formą przygotowywania wartościowego sportowca - zawodnika. Oczywiście wzrost poziomu zawodniczego skoczków, biorących udział w imprezach spadochronowych, będzie w dużej mierze zależał od poziomu organizacji samych zawodów, a więc od kierownictwa danej imprezy. Duża odpowiedzialność za właściwy poziom spada na kierowników sekcji spadochronowych aeroklubów regionalnych, którzy w większości przypadków są bądź kierownikami zawodów, bądź ich kierownikami sportowymi.

Do czerwca br. rozegrane zostały już trzy imprezy spadochronowe. Poza zawodami zimowymi przeprowadzono ostatnio kolejne Międzynarodowe Klubowe Zawody Spadochronowe w Lubinie oraz Zawody Spadochronowe z okazji Dnia Wrocławskich Skrzydeł. Były to zawody o Puchar Dni Wrocławia. Ponadto zakończyły się ostatnio IV z kolei Spadochronowe Mistrzostwa Wrocławia.

W czerwcu, w dniach od 26 do 30, Aeroklub Warszawski przeprowadza III Warszawskie Zawody Spadochronowe. Duże nasilenie imprez będzie miało miejsce w miesiącu lipcu, szczególnie w jego drugiej połowie. I tak, w dniach od 7 do 10 lipca Aeroklub Bydgoski organizuje II Spadochronowe Zawody Klubowe. Dnia 9 lipca rozpoczną się na Wybrzeżu piąte z kolei Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej. Organizatorem imprezy jest Aeroklub Gdański. Warto w tym miejscu dopowiedzieć, iż w okresie trwania zawodów o Puchar Zatoki Gdańskiej rozegrane zostaną Zawody Spadochronowe Gdańsk — Magdeburg — Praha.

Aeroklub Bydgoski wystąpił z ciekawą inicjatywą zawodów w skokach spadochronowych na stadiony — w Bydgoszczy i Poznaniu. Ta niewątpliwie interesująca impreza, pierwsza tego rodzaju w naszym kraju, przeprowadzona będzie pod nazwą: Międzyklubowe Zawody Spadochronowe w Skokach na Stadion, w dniach od 13 do 15 lipca.

Jedną z ciekawszych imprez spadochronowych w bieżącym roku będą niewątpliwie drugie z kolei Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o Błękitną Wstęgę Odry. Udział w zawodach, które rozegrane zostaną w dniach od 20 do 24 lipca, zapowiedziało wielu skoczków zagranicznych. Należy się spodziewać, że poziom tej imprezy, podobnie jak i w ubiegłym roku, będzie wysoki, a doświadczenia sportowe uzyskane na tej imprezie umożliwią zebranie cennych obserwacji zarówno z techniki skoku na celność lądowania, jak i akrobacji spadochronowej.

Ponadto w lipcu przeprowadzone zostaną kolejne Spadochronowe Mistrzostwa Pomorza (21 do 24.07). W tym roku gospodarzem tej imprezy będzie Aeroklub Kujawski w Inowrocławiu. W dniach od 25 do 28 lipca staraniem Aeroklubu Warszawskiego rozegrane zostaną III Zawody Spadochronowe o Puchar Zalewu Zegrzyńskiego. Wreszcie w ramach Lotniczych Mistrzostw Wielkopolski przeprowadzone będą w dniach od 20 do 30 lipca Klubowe Zawody Spadochronowe. Niewykluczone, że zawody uzyskają rangę mistrzostw Aeroklubu Poznańskiego.

W okresie od 8 do 11 sierpnia rozegrane będą Spadochronowe Mistrzostwa Śląska, których gospodarzem tym razem będzie Aeroklub Gliwicki. Dwie dalsze imprezy w sierpniu organizują: Aeroklub Bielsko-Bialski — II Spadochronowe Mistrzostwa Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, zaś Aeroklub Gdański — Zawody Spadochronowe dla uczczenia 25-lecia Ludowego Wojska Polskiego.

Oprócz Spadochronowych Mistrzostw Polski juniorów, o których informacja znajduje się poniżej, we wrześniu przeprowadzone zostaną cztery imprezy spadochronowe. W dniach 1 do 10 września Aeroklub Gliwicki organizuje Wewnątrzklubowe Zawody Spadochronowe. Z kolei od 8 do 15 września odbędą się w Katowicach kolejne Międzynarodowe Zawody Spadochronowe Katowice — Ostrava — Budapeszt. Gospodarzem tych zawodów jest Aeroklub Śląski.

W dniach od 20 do 30 września Aeroklub Pomorski w Toruniu organizuje Spadochronowe Zawody Klubowe o Puchar Zarządu Miejskiego Związku Młodzieży Socjalistycznej. W połowie września kończą się Całoroczne Zawody Spadochronowe Aeroklubu Bydgoskiego.

Fragment spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów, przeprowadzonych w 1967 roku w Środzie. Zdjęcia: TM (4)

Zawody te zaczęły się 1 kwietnia, przy czym ich oficjalne zakończenie przewidziane jest na 15 września. Ponadto we wrześniu Aeroklub Gdański przeprowadza Mistrzostwa Spadochronowe Okręgu Gdańskiego.

Podając daty przeprowadzenia poszczególnych zawodów, zastrzegamy się jednocześnie, że terminy te mogą z różnych względów (technicznych lub organizacyjno-klubowych) ulec zmianie.

Ogółem we wspomnianych wyżej zawodach przewiduje się udział około 350 zawodników.

Na koniec kilka słów o Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", których zakończenie przewidziane było regulaminem na 30 czerwca br., jednak ze względów organizacyjno-sprzętowych termin ich zamknięcia został przesunięty na 30 lipca br. W tym roku ze względu na przełożenie Spadochronowych Mistrzostw Polski (seniorów) na rok 1969, eliminacje w ramach Zawodów Całorocznych odbywają się tylko dla juniorów (do V SpadMPJ w Koninie). Wyniki uzyskane przez skoczków seniorów zaliczane będą do mistrzostw w 1969 roku. Radzimy więc nie tracić okazji i startować w Całorocznych Zawodach Spadochronowych. (m)

ZA 50 DNI MISTRZOSTWA ŚWIATA

IX z kolei Spadochronowe Mistrzostwa Świata rozegrane zostaną w dniach od 9 do 26 sierpnia 1968 roku w Graz, na lotnisku Thalerhof (Austria). Mimo że organizatorzy podają w regulaminie 9 sierpnia jako dzień rozpoczęcia mistrzostw, to jednak należy go uznać za termin umowny, bowiem oznacza on właściwie dzień przyjazdu poszczególnych ekip i jednocześnie okres rozpoczęcia treningu przed mistrzostwami.

Regulamin mistrzostw przewiduje przeprowadzenie trzech konkurencji. Pierwsza: cztery skoki pojedyncze z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0-10 s na celność lądowania. Do punktacji wlicza się wszystkie cztery skoki. Jest to istotna innowacja w porównaniu do mistrzostw z 1966 roku. Druga konkurencja: trzy skoki z wysokości 2000 m — akrobacja spadochronowa. Liczone będą również trzy skoki. Konkurencja trzecia: trzy skoki grupowe z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0-10 s na celność lądowania. Do punktacji wliczane są cztery skoki.

Zgodnie z programem treningu przygotowawczego polskich skoczków spadochronowych do mistrzostw świata, zaproponowanego przez Komisję Spadochronową Aeroklubu PRL i zatwierdzonego przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL, odbyło się w maju br. pierwsze zgrupowanie skoczków — członków Spadochronowej Kadry Narodowej, jak również dodatkowo wytypowanej grupy zaawansowanych skoczków, wyróżniających się swym doświadczeniem zawodniczym.

Na pierwsze zgrupowanie (w maju br.) powołano 34 skoczków, w tym 13 kobiet. W drugim zgrupowaniu, trwającym od 20 czerwca do 15 lipca, weźmie udział 28 sportowców. Oto ich nazwiska: kobiety — Krystyna Ligocka, Anna Kwaśnik, Janina Zwierzchowska, Bożena Muszkiet, Krystyna Kotlarek, Antonina Chmielarczyk, Regina Jeske-Koszykowska, Maria Korolewska-Puchar, Krystyna Radziszewska, Anna Malinowska, Bożena Cieślik i Władysława Sternicka-Sanetra. Mężczyźni — Zbigniew Dzius, Stanisław Sidor, Jerzy Dudek, Henryk Serda, Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński, Edward Kulesza, Jan Wrodarczyk, Jan Kuliś, Sylwester Jakubowski, Marian Sylwańczyk, Edward Sosnowski, Janusz Gawłowski, Marek Szugzda i Henryk Rozwadowski.

Treningiem kieruje instruktor Aeroklubu Rzeszowskiego Bolesław Gargała. W pracy pomaga mu instruktor Aeroklubu Podkarpackiego Zenon Brongiel. Zgrupowania przeprowadzane są w Krośnie. (m)

Zdjęcie z przygotowań do Spadochronowych Mistrzostw Świata w Austrii.

Bożena Muszkiet

Krystyna Ligocka

NOWE REKORDY KRAJOWE

W ostatnim okresie polscy skoczkowie ustanowili sześć nowych rekordów krajowych w sporcie spadochronowym.

Członkowie Aeroklubu Łódzkiego w nocy z 24 na 25 maja br. ustanowili pięć rekordów w skokach indywidualnych i grupowych. I tak w skokach z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania **Bożena Muszkiet** uzyskała 0,91 m od środka krzyża, a **Grzegorz Miliński** lądował w odległości 0,54 m od środka koła. W skokach z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania **Bożena Muszkiet** uzyskała odległość 0,54 m od środka koła, a **Grzegorz Miliński** 0,76 m od środka krzyża. Ponadto trzech skoczków łódzkich, w skoku grupowym z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, w składzie **Grzegorz Miliński, Bożena Muszkiet i Władysław Urbuś** ustanowiło nowy rekord wynikiem 0,46 m od środka krzyża.

Dnia 3 czerwca br. spadochroniarka Aeroklubu Wrocławskiego **Krystyna Ligocka** w skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania uzyskała piękny wynik — 0.065 m od środka koła. Niewykluczone, że wyczyn Krystyny Ligockiej jest lepszy od rekordu międzynarodowego w tej konkurencji skoków. (m)

Z POSIEDZENIA KOMISJI SPADOCHRONOWEJ APRL

DNIA 30 maja br. odbyło się posiedzenie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. Na program obrad, które odbyły się w Warszawie, złożyło się kilka spraw. Do najważniejszych należało omówienie zasad organizacji V Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów oraz wyników pierwszego zgrupowania przygotowawczego do IX Spadochronowych Mistrzostw Świata w Austrii.

Kolejne V Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów przeprowadzone zostaną w tym roku w dniach od 30 sierpnia do 8 września br. w Koninie. Regulamin mistrzostw przewiduje rozegranie trzech konkurencji: trzech skoków pojedyńczych z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 s na celność lądowania, dwóch skoków z wysokości 1800 m — akrobacja spadochronowa, a ponadto trzech skoków grupowych z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 s na celność lądowania. Przewiduje się, że kierownikiem sportowym będzie instruktor Aeroklubu Ostrowskiego — Jerzy Kubaczewski, zaś przewodniczącym komisji sędziowskiej instruktor Aeroklubu Pomorskiego — Przemysław Piątkowski.

Jak już wspomniano na innym miejscu, w Krośnie zakończyło się pierwsze zgrupowanie skoczków, w wyniku którego na drugie zgrupowanie powołano 28 sportowców, w tym 12 kobiet.

Członkowie Komisji Spadochronowej zaaprobowali postulat wysłania polskich ekip spadochronowych na zawody do Bułgarii (od 4 do 15 września br.) oraz do Jugosławii (od 2 do 9 września br.). Ponadto na posiedzeniu zaproponowano kandydatury do podkomisji dla opracowania wstępnych warunków technicznych dla spadochronów szkolno-treningowych, wyczynowych i ratowniczych.

Kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się pod koniec czerwca br. (m)

„Kiedyś wrogowie, obecnie przyjaciele" — głosi napis na zdjęciu, jakie zamieszczone zostało w zachodnioniemieckim piśmie „Bunte Illustrierte". Widzimy na nim asa hitlerowskiej Luftwaffe gen. Adolfa Gallanda, zajmującego miejsce w kabinie niemieckiego samolotu wspólnie ze znanym pilotem brytyjskim Robertem Stanfordem-Tuck. Cóż do tego dodać?...

NIEOCZEKIWANY SUKCES LUFTWAFFE

W numerze 151 „Trybuny Ludu" z br. ukazał się artykuł na temat realizowanego obecnie w Anglii filmu „The Battle of Britain", który przedrukowujemy poniżej w całości. (red)

NAD Londynem i okolicami pojawiły się w końcu maja br. ponownie czarne krzyże Luftwaffe — osławione piracki bombowce „He-111" i myśliwce „Me-109". Latały one — jak podkreślała z łezką w oku prasa zachodnioniemiecka — nad celami Luftwaffe sprzed 28 lat, w okresie bitwy o Anglię.

Przeloty hitlerowskich samolotów służyły nakręcaniu niektórych scen do filmu pt. „Bitwa o Anglię" („The Battle of Britain"). W tym celu twórcy filmu znaleźli około 100 oryginalnych samolotów hitlerowskich, które znajdują się jeszcze w wyposażeniu lotnictwa frankistowskiej Hiszpanii.

Prasa NRF od początku poświęca wiele uwagi temu filmowi, traktując go wyraźnie jako rehabilitację hitlerowskiej Luftwaffe, jej naczelnego dowództwa i pilotów. Potrzebne jest to bardzo bońskiej spadkobierczyni tradycji Luftwaffe i stanowić ma jej wiano, jakie wnosi dziś do lotnictwa NATO, w którym, u boku oficerów RAF-u, zajmują stanowiska dowódcze dawni podkomendni Goeringa.

Film „Bitwa o Anglię" tylko pozornie omawia historyczne tło wydarzeń. Trudno się zresztą temu dziwić, jeśli producentami filmu są Harry Saltzmann (twórca antyradzieckiej serii filmów szpiegowskich z Jamesem Bondem) oraz pochodzący zresztą z Polski S. Benjamin Fisz i że postanowili stworzyć film bez „czarnych charakterów" i — jak pisze zachodnioniemiecka „Bunte Illustrierte" — bez „starych schematów".

Dodatkową gwarancją dla Bonn jest udział w charakterze „doradcy" ekipy hitlerowskich generałów i pilotów Luftwaffe. Głównym cenzorem bońskim, który czuwa nad „właściwym" ujęciem tematu, jest były gen. mjr Luftwaffe, Adolf Galland (as hitlerowskiego lotnictwa i pupil Hitlera) oraz gen. Theo Osterkamp, jeden z głównych wykonawców planów zrównania Anglii z ziemią.

Prasa NRF z najwyższym uznaniem pisze o cenzorskiej aktywności ekipy hitlerowskich piratów, a zwłaszcza o energicznej działalności gen. Gallanda, który:

a) przejrzał dokładnie scenariusz, zdecydował wyeliminować z niego wszystkie nieprzyjemne dla Luftwaffe akcenty;

b) uniemożliwił nakręcanie poszczególnych scen filmu, które „oczerniają" byłych hitlerowskich pilotów i zarzucają im łamanie konwencji genewskich o humanitarnym prowadzeniu wojny.

Tak np. Galland „skorygował" sceny negatywne przedstawiające feldmarszałków lotnictwa, zbrodniarzy wojennych — Milcha i Kesselringa, odpowiedzialnych za śmierć dziesiątków tysięcy obywateli w Polsce, Francji, ZSRR, Włoszech i w zbombardowanych miastach W. Brytanii.

Jak pisze „Der Spiegel", Galland z oburzeniem przerwał nakręcanie sceny, w której marszałek Goering wypadł niedostatecznie dostojnie jak na dowódcę Luftwaffe. Spowodował też skreślenie scenariusza dialogów brytyjskich pilotów, którzy wypowiadali pod adresem hitlerowskich piratów słowa w rodzaju „krwawi Hunnowie", „bandyci", „rzeźnicy". Uzyskał skreślenie sceny — historycznie zresztą udowodnionej — w której hitlerowscy piraci strzelają do strąconych pilotów brytyjskich, ratujących się na spadochronach. Galland: „Ja i moi przyjaciele nie znamy ani jednego takiego faktu".

Po tych cenzorskich cięciach Gallanda springerowska „Welt am Sonntag" i „Bunte Illustrierte" z emfazą piszą, że „na planie święcą triumfy pojednanie i przyjaźń między byłymi przeciwnikami".

Dla podkreślenia „dżentelmeńskiego" charakteru pojedynku RAF-Luftwaffe — przypomnijmy: bitwy o los Anglii — twórcy filmu zaprosili jednego ze znanych brytyjskich pilotów — Roberta Stanforda-Tucka. Pozuje on, razem z Gallandem, do zdjęć w kabinie „Me-109". Następnie prasa NRF zamieszcza je — w określonych celach — pod tytułem „Kiedyś wrogowie — obecnie przyjaciele".

Jako ciekawostkę prasa NRF z dumą dodaje, że obaj piloci spotkali się już poprzednio oko w oko. Było to w okresie wojny, kiedy brytyjski pilot Stanford-Tuck, zestrzelony nad Rzeszą, był... przesłuchiwany przez Gallanda. Drugie spotkanie miało miejsce w 1945 r. po klęsce hitlerowskiej, kiedy to z kolei Stanford-Tuck przesłuchiwał wziętego do niewoli asa Luftwaffe. „Welt am Sonntag": „W obu przypadkach spotkanie odbyło się w atmosferze dobrego humoru i wzajemnego poważania".

Tak więc „bitwa o Anglię" ma być dla Luftwaffe świadectwem rycerskości i przestrzegania prawideł gry na polu bitwy. Gdyby tylko nie było ruin Conventry i londyńskich dzielnic, można by powiedzieć, że bitwa o Anglię była swego rodzaju meczem w polo, w którym spośród równorzędnych partnerów zwyciężył aktualnie lepszy.

Nie wiadomo, czy tylko dzięki cenzorskim nożycom Gallanda, a może leżało to w intencjach producentów filmu Saltzmanna-Fisza, w „Bitwie o Anglię" dyskretnie milczy się o setkach polskich pilotów, którzy zwyciężali, ale i ginęli, w prawdziwej bitwie o Anglię.

Premiera tego fałszującego historię, wybielającego Luftwaffe, filmu odbyć się ma 15 września 1969 r. — w 29 rocznicę bitwy o Anglię.

Już jednak w 28 rocznicę tej bitwy Luftwaffe odnosi nieoczekiwane sukcesy. Dodajmy — sukcesy oburzające wszystkich bojowników antyfaszystowskiej wojny, w tym polskich pilotów i z pewnością większość ich brytyjskich towarzyszy broni.

DAL

GRUNT TO TRADYCJE

W Karlsruhe odbył się niedawno doroczny, tradycyjny bal sił lotniczych Niemiec zachodnich, tzw. Luftwaffenball. Wzięli w nim udział czołowi, najbardziej zasłużeni dla bońskiej „Luftwaffe" oficerowie, konstruktorzy lotniczy, przemysłowcy, jak też i reprezentanci rządu NRF. Zespół, jak zawsze, jak każdego roku, ten sam.

Zgodnie ze zwyczajem, byli na balu również i najbardziej znani lotnicy hitlerowskiej Luftwaffe. Oto na balu w Karlsruhe — dla przykładu — zjawił się generał hitlerowskiego lotnictwa Adolf Galland, z miejsca stając się bohaterem imprezy. Galland, który pojawił się na balu z Krzyżem Rycerskim z mieczami, liśćmi dębowymi i brylantami (wręczonym mu osobiście przez „fuehrera"), przez cały czas balu, jak odnotowała to prasa, był otoczony przez oficerów bońskiej Luftwaffe, głośno, demonstracyjnie okazujących gościowi swoje najwyższe uznanie i cześć.

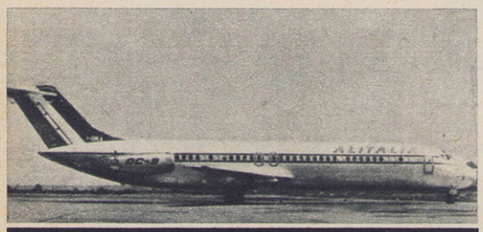
Wścibscy dziennikarze zauważyli wśród entuzjastów Gallanda samego ministra komunikacji w rządzie „wielkiej koalicji" SPD-owskiego polityka G. Lebera, który — jak przypomniano przy okazji — w latach drugiej wojny światowej był podoficerem właśnie w Luftwaffe i to pod rozkazami jednego z szefów obecnej zachodnioniemieckiej Luftwafffe, konkretnie — gen. Trautlofta. Razem, jak obydwaj wspominali w czasie przyjacielskiej pogawędki, walczyli w jednej eskadrze pod Leningradem.

Jednym słowem sami swoi...

Kontakty między najbardziej „zasłużonymi" lotnikami hitlerowskiej Luftwaffe i ich byłymi alianckimi przeciwnikami nie ograniczają się dziś bynajmniej do szkolenia pilotów z NRF w ośrodkach na terenie USA czy Anglii, albo do korzystania z usług hitlerowskich generałów w przedstawianiu w fałszywym świetle „Bitwy o Anglię" na ekranie filmowym, o czym mowa w artykule zamieszczonym obok. Oto, na przykład, na doroczne spotkanie członków zachodnioniemieckiego stowarzyszenia pilotów myśliwskich, jakie odbyło się na jesieni ub. r. w Fürstenfeldbruck, przybyli — zaproszeni przez stowarzyszenie — byli myśliwcy angielscy. Na zdjęciu, w przyjacielskiej rozmowie (od lewej): były pilot angielski Peter Townsend, inspektor lotnictwa NRF — generał Johannes Steinhoff, pułkownik włoski Bonzano i wicemarszałek lotnictwa brytyjskiego Beaumont. Jakże krótką pamięć mają niektórzy ludzie...

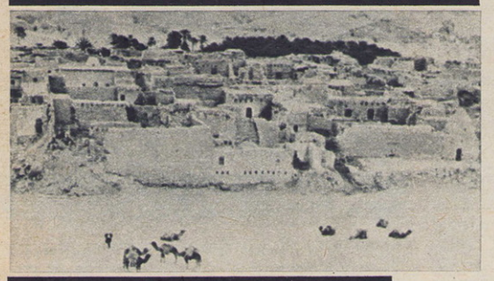
RYSZARD KACZKOWSKI
Korespondencja własna z Tunezji

Pod niebem Afryki



DC-9-30 towarzystwa „Alitalia" na lotnisku El Aouina. Zdjęcia autora artykułu (8)

Tu-104 towarzystwa CSA na lotnisku Tunis-Carthage.



Wyżej: Stara oaza na skraju pustyni. Niżej: Mahdia — stara osada nad morzem. Z prawej: Godło towarzystwa „Tunis Air"

A więc lecę do Tunezji! Cel podróży służbowej — czysto lotniczy, techniczny, związany z zagadnieniami konstrukcyjnymi i eksploatacją polskich samolotów PZL-101 „Gawron" w klimacie tropikalnym w Tunezji i Libii, gdzie są użytkowane przez austriacką firmę agrolotniczą „Agrar Flug Glück". Jest ona właścicielem większej liczby samolotów PZL-101 zakupionych w Wytwórni PZL, jak również użytkownikiem „Gawronów" czarterowanych. Zagadnienia techniczne, które mam rozwiązywać tam na czarnym lądzie, są mi w istocie dobrze znane — stanowią bowiem w pewnym sensie dalszy tok codziennej pracy. Tyle tylko, że w zmienionej, egzotycznej oprawie. I właśnie ta nieznana egzotyka podnieca... Podejmuję myślową próbę sprawdzenia swoich wiadomości o Tunezji; na wszelki wypadek sięgam jednak po notatnik, gdzie przed wyjazdem odnotowałem nieco danych o tym kraju.

TUNEZJA (dawna nazwa Tunis) — kraj położony nad Morzem Śródziemnym, graniczący od zachodu z Algierią, a od południa i wschodu z Libią; obszar o powierzchni 125 180 km kw. zamieszkany przez 4 200 000 mieszkańców, głównie przez Berberów, Arabów i niewielką liczbę Europejczyków (około 5 proc.). Srednia gęstość zaludnienia około 32 mieszkańców na 1 km kw. Język urzędowy — arabski, religia — mahometańska. Stolica — Tunis, z liczbą mieszkańców około 680 000. Gospodarka kraju oparta na produkcji rolnej (uprawa zbóż, oliwek, winorośli, owoców cytrusowych i daktyli) oraz na półkoczowniczej hodowli zwierząt (owce, kozy, wielbłądy, bydło rogate, muły). Przemysł ciężki dopiero w początkowym stadium rozwoju. Przemysł spożywczy — średnio rozwinięty. Wysoko postawione rzemiosło artystyczne. Rozwija się również nowoczesne kopalnictwo, bo kraj zasobny jest w takie kopaliny, jak ruda żelaza, ołowiu, cynku; olbrzymie pokłady soli i fosforytów.

Historia Tunezji sięga czasów starożytnych i liczy się właściwie od roku 814 p.n.e., to jest od momentu założenia przez Fenicjan kolonii handlowej i następnie państwa kartagińskiego, z głównymi umocnionymi ośrodkami portowo-miejskimi zbudowanymi na wybrzeżu zatoki zwanej dzisiaj Zatoką Tunezyjską. Od tego czasu obszar dzisiejszej Tunezji stał się miejscem zmagań Rzymian, Wandalów, Arabów i Turków. W XIX wieku pojawili się tutaj Francuzi. W XX wieku zaczęła się ostra rywalizacja kolonialna Francuzów i Włochów.

Wybucha II Wojna Światowa; strefa działań wojennych obejmuje również Tunezję. Od 1941 r. Tunezja na krótko przechodzi pod panowanie Włoch. Tu w 1942 i 1943 r. wojska sprzymierzone toczyły ciężkie walki z ostatnimi zorganizowanymi siłami niemiecko-włoskimi, jakie jeszcze utrzymały się w w Afryce północnej; tu wreszcie ostateczną klęskę poniosły niemieckie dywizje pancerne i zmotoryzowane hitlerowskiego marszałka Rommla. Tu w Tunezji rozwiał się włoski mit o nowym „Imperium Romanum" i niemiecki sen o podboju Afryki. Minęła wojna, wrócił do Tunezji francuski gubernator i wojska kolonialne, lecz już nie na długo.

W 1956 r. Tunezyjczycy wywalczyli niepodległość; w rok później ukonstytuowany rząd proklamował Tunezję republiką. Od 1958 r. Tunezja weszła do Ligi Państw Arabskich. Ostatnim aktem odrzucenia resztek kolonializmu było wystąpienie Tunezji do Francji o ewakuację francuskiej bazy wojskowej w Bizercie. W odpowiedzi Francja dokonała w tym rejonie zbrojnej agresji zakończonej fiaskiem. Dalszy ciąg najnowszej historii Tunezji — to wszechstronna odbudowa gospodarcza kraju, budowa sieci szkół, krzewienie kultury, uprzemysłowienie.

To chyba wszystko, co wiem o Tunezji. Ale chwileczkę, zapomniałem jeszcze o jednym — o lotnictwie tunezyjskim. W tym miejscu z zażenowaniem stwierdzam, że na ten temat wiem na razie niewiele.

Spoglądam przez okno — w dole gęsta zabudowa Wiednia. Potem port lotniczy Schwechat. Tu większość pasażerów naszego samolotu Il-18 w barwach PLL LOT kończy podróż i udaje się w kierunku sali odpraw. Pozostała część leci do Rzymu — w tej liczbie i ja.

Trasę Wiedeń — Rzym długości 1 095 km nasz Il pokonał w czasie 2 godzin i 5 minut. Samolot miękko ląduje. Przed nami port lotniczy im. Leonardo da Vinci w Fiumicino. Na płycie zagęszczenie samolotów; staram się policzyć stojące maszyny: jest ich około dwudziestu, przede wszystkim odrzutowce różnych towarzystw przewozowych. W tym miejscu trzeba dodać, że Fiumicino przyjmuje i odprawia codziennie niebagatelną liczbę ponad 400 samolotów i około 8 330 pasażerów.

W trzy dni później z pokładu DC-9-30 towarzystwa „Alitalia" spoglądam na ginące w oddali wybrzeże Włoch. W dole ciemna, zielona, przechodząca w granat toń Morza Śródziemnego. Na powierzchni widać wyraźnie białe grzywy fal. Bezchmurne niebo i wyjątkowa przejrzystość powietrza stwarzają doskonałe warunki dla obserwacji morza daleko, hen po horyzont. Samolot wystartował zgodnie z rozkładem, mając na pokładzie niepełny komplet pasażerów: na 97 miejsc obu klas 25 świeci pustką. W trzydziestej minucie lotu na tle morza dostrzegam lecący poniżej, przeciwnym kursem, zwarty szyk ośmiu włoskich samolotów myśliwskich; rozpoznaję Fiaty G-91. Pokryte stalowo-zielonymi ochronnymi plamami barw sylwetki myśliwców giną po chwili na tle morza. Lecimy na wysokości 8 000 m z prędkością 720 km/h. Na pokładzie senny spokój... Odległość z Rzymu do Tunisu DC-9 ma pokonać w ciągu 1 godziny 5 minut.

Przerzucam otrzymany od stewardessy pakiet reklamówek; jest tego sporo. Przy danych technicznych samolotu, którym lecę, zatrzymuję się dłużej. **DC-9-30:** rozpiętość — 28,47 m, długość — 36,37 m, wysokość — 8,38 m, powierzchnia nośna — 92,90 m², ciężar całkowity — 48 989 kG, dwa silniki turbowentylatorowe JT8D-9 po 6 577 kG ciągu; prędkość max. 908 km/h; pułap max. — 10 000 m; zasięg — 1 020 km; liczba miejsc pasażerskich — 97 do 125 (w zależności od wersji).

POWITANIE AFRYKI

Nieoczekiwanie wewnątrz samolotu robi się ponuro i ciemno — weszliśmy w gęstą warstwę czarnych, deszczowych chmur. Za sześć minut koniec podróży. DC-9 podchodzi do lądowania i po chwili w tumanie pyłu wodnego toczy się po pasie. Maszyna kołuje w stronę niewidocznego jeszcze portu. W oddali na tle sporego hangaru dostrzegam znajome czarno-żółte, garbate sylwetki zakotwiczonych „Gawronów". To są właśnie moi podopieczni, którym mam poświęcić sporo czasu. Opuszczam samolot i wraz z innymi pasażerami

CIĄG DALSZY NA STRONIE 10

POD NIEBEM AFRYKI

CIĄG DALSZY ZE STRONY 9

w potokach wody biegnę, ile sił w nogach, do odległego o jakieś 50 metrów budynku portowego. Na jego szczycie duży napis „Tunis-Carthage". Afryka niezbyt gościnnie wita swoich gości. Jestem przemoczony od stóp do głowy, inni podróżni również. Ostatni pasażerowie człapią przez płytę pod parasolami, których im w tym czasie dostarczono. Po sprawnie przeprowadzonej odprawie niewielka poczekalnia dworca pustoszeje.

Wypatruję „taxi". Niestety, postój taksówek świeci pustką, co dziwnie przypomina sytuację panującą często na naszym Okęciu. Wkrótce jestem jedynym pasażerem, który pozostał na dworcu. Wokół dziwnie pusto, większość stanowisk usługowych i informacyjnych — nieczynna. W informacji dowiaduję się, że do miasta jest około 15 km, wyjaśniają mi również przyczynę dziwnej sytuacji panującej na dworcu. Okazuje się, że kolejne samoloty port przyjmuje i wysyła dopiero za kilka godzin, wtedy będzie ruch. A poza tym trwa wielkie religijne święto muzułmańskie — ramadan. To słowo mówi mi wszystko.

Telefonuję do polskiej placówki — Biura Radcy Handlowego w Tunisie, melduję swój przylot i przedstawiam sytuację, Miły, uprzejmy głos kobiecy obiecuje niezwłoczną pomoc; mam czekać, przyślą samochód. Oczekiwanie skracam rozpoznawaniem terenu.

Port lotniczy Tunis-Carthage w El Aouina nie jest olbrzymem. Niewielki biały budynek dworca o przyjemnej sylwetce mieści w części centralnej dwie nieduże, lecz ze smakiem urządzone poczekalnie (jedną tranzytową), salę odpraw i pomieszczenie bagażowe. W głównym hallu usytuowano połączone stanowiska przedstawicielstw kilku linii lotniczych, w tym również radzieckiego „Aeroflotu", czechosłowackich CSA i bułgarskich „Bałkan-Bulair". Tu zlokalizowane są dwa punkty agencji i biur podróży reprezentantów: Tour Africa, Tunis Tours, Societe Tunisienne d'Expansion Touristique i innych oraz stoisko bankowe wymiany walut. Całości dopełniają: punkt pocztowy, mały bar kawowy i kiosk z pamiątkami. Na antresoli restauracja dla około 150 osób z wydzieloną częścią dla pasażerów tranzytowych. Restauracja prowadzi kuchnię arabską i europejską. Przed dworcem, między potężnymi przysadzistymi palmami i starannie utrzymanymi gazonami z nieznaną mi roślinnością ozdobną — szeroki asfaltowy podjazd i sporych rozmiarów parking. W potoku deszczu gałęzie palm i krzewów błyszczą metalicznym połyskiem.

Z tablicy rozkładu lotów dowiaduję się, że port przyjmuje i odprawia codziennie 10 do 15 samolotów. Bezpośrednie połączenie z Tunisem posiadają linie lotnicze: „Air France", „Swissair", holenderskie KLM, „Lufthansa" (NRF), „Air Alger", „Air Maroc", „Alitalia", „Sabena", libijskie KLA, „Aeroflot", „Bałkan-Bulair" i CSA. Tunezyjskie linie lotnicze „Tunis Air" — pieczętujące się znakiem uskrzydlonej gazeli — łączą Tunis z Trypolisem (Libia), Algierem (Algieria), Casablancą (Maroko), Rzymem, Genewą, Zurychem, Frankfurtem n/Menem, Amsterdamem, Brukselą, Paryżem, Marsylią i Niceą. Poprzez linie „Aeroflotu", „Bałkan-Bulair" i CSA — Tunis posiada ponadto bezpośrednie połączenie z Moskwą (przez Budapeszt), Sofią (przez Ateny) i z Pragą.

LOTNICTWO CYWILNE TUNEZJI

Znacznie później dowiedziałem się, że łączna długość zagranicznych linii „Tunis Air" wynosi blisko 11 800 km. Jedyna linia krajowa o długości zaledwie 350 km łączy Tunis z Djerbą, malowniczą wysepką położoną w Zatoce Mała Syrta. Na Djerbę lata pięć razy w tygodniu czterosilnikowy DC-4, przewożąc w każdym rejsie docelowym 60 pasażerów i 1 050 kG towarów. Sprzęt „Tunis Air" składa się aktualnie z czterech samolotów SE-210 „Caravelle-III", dwóch DC-4 i dwóch DC-3. Do końca 1968 r. przedsiębiorstwo wzbogaci się o dalsze samoloty: dwa DC-9-30 i jedną „Caravelle-VIN".

Przedsiębiorstwo zatrudnia ogółem około 600 osób personelu lotnego i technicznego. Lotnisko Tunis-Carthage w El Aouina znajduje się obecnie w rozbudowie. Po przeciwnej stronie lotniska, mniej więcej naprzeciw obecnego dworca, budowane są obiekty nowoczesnego portu lotniczego. Lotnisko ma być wyposażone między innymi w supernowoczesne urządzenia radionawigacyjne, precyzyjne radary kontroli ruchu i lądowania oraz w nowoczesny system oświetlenia. Obecne lotnisko obejmuje połączone tereny byłego francuskiego lotniska wojskowego i cywilnego. Lotnisko położone jest wzdłuż sztucznego jeziora El Bahira, oddzielonego groblą od Zatoki Tunezyjskiej; teren lotniska wznosi się o około 1,5 m nad poziom morza.

Do 1950 r. francuskie wówczas jeszcze lotnisko wojskowe El Aouina-Carthage dysponowało również wodowiskiem i rozbudowaną przystanią dla wodnosamolotów. Tu bowiem mieściła się jedna z baz lotniczych francuskich wojsk kolonialnych w Afryce północnej.

Obecnie tunezyjskie lotnictwo cywilne wyposażone jest w następujące typy samolotów sportowych, szkolno-treningowych i dyspozycyjnych:

Samoloty produkcji francuskiej: Jodel D-117 „Grand Tourisme", Jodel DR-150 „Mascarat", Jodel D-1050 „Ambassadeur", Morane Saulnier MS-880 „Rallye", MS-882 „Rallye Club", MS-885 „Super Rallye".

Samoloty produkcji amerykańskiej: Piper PA-18 „Super Cub", Piper PA-18A „Agricultural" (w lotnictwie rolniczym), Piper PA-23-250 „Aztec-B", PA-23-160 „Apache-H", PA-24 „Comanche-250", PA-25 „Pawnee" (w lotnictwie rolniczym), PA-28-140 „Cherokee", PA-32-260 „Cherokee".

Poza tym samoloty: Saab-91D „Safir" (produkcji szwedzkiej), Piaggio P-149D (produkcji włoskiej), Zlin Z-326 „Trener Master" (produkcji CSRS). Tunezyjsko-francuska spółka przewozowa eksploatuje ponadto samoloty produkcji kanadyjskiej „Norseman" Mk-V i niemieckie Dornier Do-27 Q4.

POLACY I JUGOSŁOWIANIE

W Biurze Radcy Handlowego przy ambasadzie PRL w Tunisie i w przedstawicielstwie firmy „Vol Agricole Glück" dowiedziałem się, że samoloty PZL-101 „Gawron" zakończyły już planowe prace w terenie i obecnie wszystkie bazują na lotnisku Tunis-Carthage w El Aouina, gdzie prowadzone są prace okresowe przy silnikach i płatowcach oraz przygotowaniu sprzętu do nowej akcji w Tunezji i Libii. Prace te w szybkim tempie prowadziła grupa polskich mechaników z LZUG-u (mechanicy: M. Gaciąg, P. Pękalski i J. Główka), którzy po blisko rocznym pobycie w Tunezji mieli za kilka dni odjeżdżać do kraju.

Korzystając z dogodnej sytuacji — prace w toku — niezwłocznie przystąpiłem do swoich zadań. Przez kilka dni z rzędu, wczesnym rankiem, trasę na lotnisko El Aouina pokonywałem samochodem terenowym „Scout-808", prowadzonym z fantazją przez arabskiego kierowcę. Do lotniska prowadzi szeroka asfaltowa szosa, wysadzona palmami i eukaliptusem, wiodąca wzdłuż jeziora El Bahira, które jest obecnie rezerwatem flamingów. W południowej, płytkiej części jeziora setki tych biało-różowych ptaków stoi nieruchomo na jednej nodze w wodzie lub brodzi szukając pożywienia. Na środku jeziora widać ruiny starego arabskiego zameczku obronnego. Tu od lat, do ostatniej chwili władzy kolonialnej w Tunezji, mieściło się karne więzienie dla więźniów politycznych. Dziś dawne więzienie jest siedliskiem dzikiego ptactwa.

Po dokonaniu przeglądu samolotów „Gawron" (które nawiasem mówiąc spisują się tam nieźle), przystąpiłem do realizacji dalszych punktów mego programu. Pomogła mi w tym uprzejmość i wydatna pomoc szefa służby technicznej firmy Glück w Tunisie, jugosłowiańskiego inżyniera P. Crnjanskiego, zwanego tam „Pają". Ten przemiły starszy pan o długoletnim stażu lotniczym (były kierownik centrum lotnictwa sportowego w Jugosławii) przybył do Tunisu kilka lat temu na zaproszenie władz tunezyjskich i przez jakiś czas pełnił obowiązki kierownika szkoły pilotów w miejscowym aeroklubie.

Inż. Crnjanski skontaktował mnie za pośrednictwem grupy jugosłowiańskich mechaników, pilotów i instruktorów (zajmujących czołowe stanowiska w Federacyjnym Aeroklubie Tunezji i w miejscowym przedsiębiorstwie agrolotniczym) z dyrekcją instytucji, za zgodą której zapoznałem się z interesującymi mnie sprawami. Dzięki pomocy Jugosłowian mogłem poznać sprzęt użytkowany obecnie w Tunezji oraz warunki eksploatacji w zróżnicowanych środowiskach klimatycznych, w terenie nadmorskim, stepowym i pustynnym. Znajomość ze sprzętem zawarłem na lotnisku aeroklubowym w Centrum Wyszkolenia Samolotowego i w Centrum Wyszkolenia Szybowcowego. To ostatnie wyposażone jest w polskie szybowce, co było dla mnie miłą niespodzianką. Przy okazji obejrzałem samoloty przedsiębiorstwa „Aerotaxi" i tunezyjsko-francuskiej spółki przewozowej, a także sprzęt stanowiący własność prywatną różnych instytucji. Umożliwiono mi również obejrzenie w terenie szczątków samolotów z okresu wojny.

POCHWAŁA „GAWRONÓW" I ICH MECHANIKÓW

Ponieważ samoloty PZL-101 zakończyły, jak już wspomniałem, prace rolnicze, a interesowały mnie warunki, w jakich „Gawrony" pracują w terenie (teren, warunki polowe, przebieg akcji), skorzystałem z okazji, że Jugosłowianie latający w tunezyjskim przedsiębiorstwie rolniczym mieli wykonać dodatkowe prace Piperami (Piper PA-18A i PA-25). Udałem się z tą grupą w teren, obserwując przebieg prac analogicznych do tych, jakie wykonują nasze samoloty. Samolot rolniczy, jako czynnik walki ze szkodnikami, stosowany był w Tunezji już w latach międzywojennych. Olbrzymie kilkusethektarowe gaje oliwek, pomarańczy, mandarynek, cytryn oraz znaczne obszary uprawy zbóż, bez przerwy są narażone na działanie licznych w tej strefie klimatycznej szkodników. Zmuszało to dawniej plantatorów francuskich, a dziś gospodarkę rolną Tunezji, do energicznej walki ze szkodnikami dla uniknięcia olbrzymich strat. Przez szereg lat po uzyskaniu niepodległości rolnictwo tunezyjskie korzystało w nagłej potrzebie z usług francuskich i włoskich przedsiębiorstw. Własna placówka agrolotnicza powstała w Tunezji stosunkowo niedawno i znajduje się dopiero w stadium rozwoju, korzystając jeszcze z usług przedsiębiorstw zagranicznych; w tym przypadku z usług przedsiębiorstwa austriackiego, pracującego samolotami produkcji polskiej.

Szybowiec SZD-9bis-1D „Bocian" w Djebel Ressas.

Samoloty rolnicze PZL-101 „Gawron" (tak, jak i samoloty zagraniczne) eksploatowane w Tunezji, pracując w zróżnicowanych warunkach klimatycznych i środowiskowych narażone są na niszczące skutki działania takich czynników, jak:

— wysoki stopień zasolenia atmosfery, wynikający z bezpośredniego wpływu morza oraz dużej liczby słonych jezior i bagien, pokrytych przez większą część roku skorupą solną;

— silnego zapylenia atmosfery (bezpośredni wpływ pustyni);

— silnego napromieniowania słonecznego;

— dużych wahań wilgotności powietrza.

Tunezja posiada klimat złożony z trzech oddziaływujących wzajemnie na siebie stref. Jest to: klimat śródziemnomorski w pasie wybrzeża morskiego (część północno-wschodnia kraju), przewaga klimatu stepowego w części centralnej i pustynnego na południu. W związku z tym występują tu duże różnice ciśnień, temperatur i wilgotności, a parametry klimatyczne w skali rocznej charakteryzuje duża rozpiętość. Wg danych, które uzyskałem w tamtejszej stacji meteorologicznej wahania temperatur sięgają +10° C do +55° C (średnia temperatura roku +36° C). Maksymalna temperatura powierzchni nasłonecznionych w miesiącach letnich sięga do

+85° C. Wahania wilgotności utrzymują się w granicach 10—80%, z tym że największy procentowy udział wilgotności przypada na miesiące zimowe. Eksploatacja samolotów prowadzona jest z terenowych przygodnych lądowisk, w większości przypadków w bardzo ciężkich warunkach, jak: lotne piaski, kamienisty grunt, gliniaste spękane podłoże zmieniające się przy najmniejszym opadzie deszczu w tłuste lepkie błoto, w które samoloty zapadają po osie kół.

Tempo prac bardzo szybkie, przy dużej częstotliwości startów i lądowań. Toteż na wszystkich samolotach rolniczych zarówno produkcji polskiej, jak i zagranicznej, bardzo widocznie zarysowują się skutki wszelkich niedomagań danej konstrukcji, a wpływ narażeń klimatycznych i środowiskowych występuje w postaci szybko postępującego niszczenia elementów konstrukcji płatowca i silnika. Niszczący wpływ na konstrukcję w olbrzymim stopniu wywierają również stosowane rolnicze środki chemiczne, zwłaszcza stężone płyny i substancje oleiste o wysokiej toksyczności. Nic więc dziwnego, że na wszystkich samolotach rolniczych daje się zaobserwować początek lub daleko zaawansowany wpływ korozji, destrukcji uszczelnień gumowych oraz rozkład cieplny i chemiczny materiałów. Trudne warunki środowiskowe są również przyczyną powstawania uszkodzeń mechanicznych. **W tym miejscu należy podkreślić ofiarność, pomysłowość i wzorową postawę polskich mechaników obsługujących „Gawrony"**, którzy przy ograniczonym zapleczu technicznym, mimo nawału pracy, utrzymują sprzęt w wysokiej sprawności technicznej, nie dopuszczając do awarii. Podczas przeglądu elementów konstrukcji samolotów PZL-101 stwierdziłem, że stan sprzętu, mimo tak ciężkich warunków pracy, jest zadowalający. Porównując nasze „Gawrony" z renomowanymi amerykańskimi samolotami rolniczymi Piper PA-18A i PA-25, można stwierdzić, że polski PZL-101 jest równorzędnym partnerem, a nawet przewyższa konkurentów pod wieloma względami.

TUNIS

Stolica Tunezji — Tunis jest miastem kontrastów i potrafi pod każdym względem zainteresować przybysza z Europy swoją subtelną egzotyką. W tej niewielkiej stolicy można odnaleźć na co dzień zarówno szeroko pojętą współczesność, jak również towarzyszące jej relikty dawnej epoki.

Ceny artykułów i usług mocno wygórowane. Kina wyświetlają głównie filmy amerykańskie i włoskie, przeważają westerny, historie sensacyjno-szpiegowskie, „kryminały" i historie wojenne nawiązujące do lat II wojny światowej. Księgarnie zapełnione książkami wydawnictw arabskich, francuskich włoskich i zachodnioniemieckich. Wśród wydawnictw włoskich i niemieckich przeważają „wspomnienia wojenne" z lat II wojny światowej, a zwłaszcza wspomnienia z kampanii w Afryce. Widzi się również sporo literatury lotniczej, zwłaszcza bogato ilustrowanych francuskich i angielskich wydawnictw albumowych.

W kioskach duży wybór bieżących pism zagranicznych (również lotniczych). W kilku punktach można regularnie dostać czasopisma czechosłowackie i NRD, w tym magazyny lotnicze „Letectvi + Kosmonautika" i „Aerosport". Ruch kołowy w mieście niewielki, widzi się jednak całą gamę luksusowych samochodów produkcji włoskiej, francuskiej i zachodnioniemieckiej. Komunikacja miejska opiera się głównie na dwóch liniach trolejbusowych, trzech autobusowych i zorganizowanej sieci taksówek.

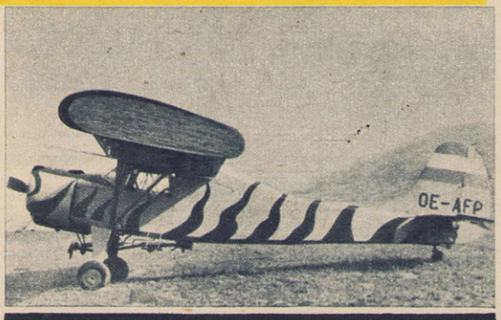
Na ulicach dominuje język arabski, rzadziej francuski. Zbyt często natomiast słychać język niemiecki. Niemców można spotkać wszędzie. Pozostało ich tu sporo z czasów wojny, przyjeżdżają grupowo z NRF dla wypoczynku, organizują polowania na dziki, których jest w Tunezji zatrzęsienie, jako że islam zabrania spożywania wieprzowiny. W ramach kredytów udzielonych Tunezji budują w atrakcyjnych miejscach nad morzem sieć luksusowych hoteli i ośrodków wypoczynkowych, które dopiero po kilkuletniej eksploatacji staną się własnością tunezyjską. Do tych to ośrodków dążą z NRF samolotami „Lufthansy" zorganizowane grupy.

Skrajnym przeciwieństwem nowoczesnej części Tunisu jest jego stare miasto — Medina. Mimo tego, że w wielu miejscach wysoki średniowieczny mur został zburzony, w tej części miasta wśród krętych wąskich uliczek, placyków, starych meczetów biegnie inne życie, utrzymują się stare zwyczaje, potrzymywane są surowo wielowiekowe tradycje. Tu na każdym kroku można spotkać dostojne postacie starych Arabów w burnusach, turbanach na głowie i ozdobnych, szpiczastych, przydeptanych przepisowo pantoflach. Tylko tu rankiem można spotkać idące na targ, owinięte w białe burnusy, z zasłoniętymi twarzami kobiety i usłyszeć gdzieś zza ścian domów oszczędnych w okna monotonne śpiewy. Mimo że wielożeństwo jest już od kilku lat w Tunezji prawnie zabronione, istnieje jednak jeszcze dużo starych, wygasających rodzin, zachowujących dawny zwyczaj. W uliczkach Mediny, pośród różnych kramików z kolorową i różnoraką tandetą i wśród bogatych, bajkowo starych, sklepów z pięknymi dywanami, wyrobami ze srebra i brązu, wśród zadymionych cukierenek i jadłodajni, brzęku dziwnych instrumentów, w swądzie rozgrzanej oliwy (której używa się w Tunezji bez wyjątku do wszystkich potraw), w mdłym zapachu kwiatu jaśminu (noszonego przez Arabów w bukiecikach za uchem), no i w równie mdłym zapachu anyżku — odzwierciedla się nieznany, inny świat. Podobnie żywe, barwne obrazki spotkać można w głębi kraju, w starych arabskich miasteczkach, osiedlach, oazach. Mimo szybkiego postępu w przebudowie kraju, Tunezja jest jeszcze ciągle krajem odkryć. Patrząc na powyższe zapomina się chwilami o aktualnym stanie techniki na świecie.

LOTNICTWO SPORTOWE TUNEZJI

W Tunisie ma swoją siedzibę Federacyjny Aeroklub Tunezji (Federation Aero-Club-Tunisie), który użytkuje część lotniska Tunis-Carthage w El Aouina.

Powstał on wkrótce po uzyskaniu niepodległości na bazie byłego aeroklubu francuskiego, od którego zdołał przejąć też znaczną część jego urządzeń i wyposażenia. W chwili obecnej aeroklub zrzesza znaczną liczbę członków. W większości są to Europejczycy, mieszkańcy Tunisu i okolic, głównie Francuzi i Niemcy. Aeroklub



Samolot PZL-101 A „Gawron" pracujący w Tunezji.

posiada dwa ośrodki szkoleniowe: Centrum Wyszkolenia Samolotowego w Bordj El Amri i Centrum Wyszkolenia Szybowcowego w Djebel Ressas. Są to jedyne ośrodki tego typu w Tunezji. Loty szkoleniowe i treningowe są odpłatne. Opłaty bardzo wysokie: za godzinę lotu samolotem płaci się około ośmiu dolarów; koszty latania na szybowcach są nieco niższe. Toteż procent szkolących się tunezyjskich pilotów sportowych jest bardzo nikły w porównaniu z liczbą przeszkolonych i latających dla przyjemności, lepiej sytuowanych Europejczyków. Latanie sportowe jest luksusem, na który niewielu może sobie tu pozwolić.

Centrum Wyszkolenia Samolotowego w Bordj El Amri leży dosyć daleko na południowy zachód od Tunisu, w pobliżu głównej szosy wiodącej z Tunisu do Sidi Youssef na granicy algierskiej. Od głównej szosy do położonego około dwóch kilometrów na uboczu lotniska wiedzie znośna droga, zakończona szerokim parkingiem przed głównymi zabudowaniami. Zabudowania Centrum składają się z połączonego ze sobą w jeden zespół lekkiego, nowoczesnego, lecz niewysokiego budynku uformowanego w kształcie dużego prostokąta. W jego obrysie mieści się obszerny hangar, swobodnie mieszczący do 20 samolotów sportowych, pomieszczenia kontroli lotów, radiostację, pomieszczenia techniczne, warsztat naprawczy, przechowalnię spadochronów, dwie sale wykładowe, pomieszczenia rekreacyjne. W pewnej odległości od budynku centralnego znajduje się niewielki, lecz nowoczesny w rozwiązaniach skład materiałów pędnych. Wokół budynków betonowa płyta.

Lotnisko posiada jeden stały pas startowy, wykonany z lekkich ażurowych, prefabrykowanych segmentów metalowo-betonowych. Wyjście — na pas asfaltowy. Lotnisko położone jest na rozległej nieco podmokłej równinie, pośród pofałdowanych wzniesień. Dzisiejsze Centrum Wyszkolenia Samolotowego powstało na terenie byłego polowego niemiecko-włoskiego lotniska, założonego w czasie wojny. Lotnisko to użytkowali następnie alianci i oni to zbudowali ten pas startowy.

Szkolenie, loty treningowe i latanie sportowe prowadzone jest na samolotach: Piper PA-18A „Super Cub", MS-880 „Rallye", MS-882 „Rallye Club", Jodel DR-150 „Mascaret", Jodel D-117 „Grand Tourisme", Zlin Z-326 „Trener Master", Piper PA-23-250 „Aztec-B", PA-24 „Comanche-250" i PA-28-140 „Cherokee". Miałem okazję towarzyszyć w lotach treningowych (jako pasażer) młodym tunezyjskim pilotom na MS-880 „Rallye" oraz na Jodelu DR-150; trzeba przyznać że wszyscy latają bardzo dobrze.

SPOTKANIE Z POLSKIMI SZYBOWCAMI

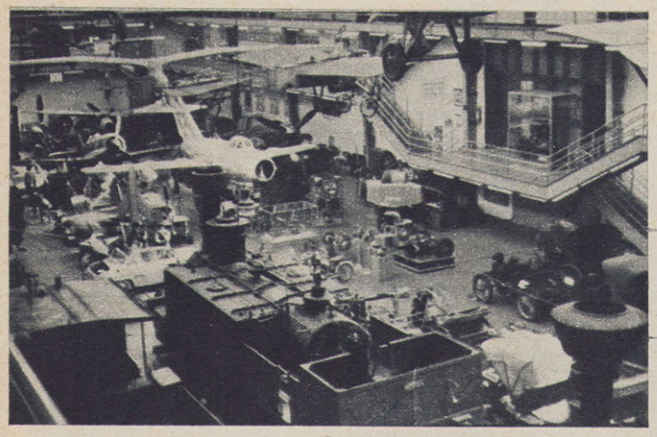
Centrum Wyszkolenia Szybowcowego pod Djebel Ressas leży przeszło 40 kilometrów na południowy wschód od Tunisu, w paśmie wysokich skalistych wzgórz, biegnących wzdłuż wschodniego wybrzeża Zatoki Tunezyjskiej w kierunku Przylądka Bon. Wzniesienia te, pokryte miejscami skąpą karłowatą roślinnością, świecą w większości nagimi licami osypisk i urwistymi zboczami skały. Największe szczyty w tym paśmie to Djebel Marchrana, wznoszący się 751 metrów nad poziomem morza, Djebel Ressas — 791 m, Djebel El Behelil — 641 m i grzbiet Djebel Abd Er Rahmane o wysokości od 421 do 637 metrów n. p. m. Jeżeli dla porównania dodać, że odległy o 40 kilometrów Tunis leży zaledwie 3-5 metrów nad poziomem morza, to zapewne nie będzie dziwne stwierdzenie, że wspomniane „górki" wywarły na mnie dosyć mocne wrażenie.

Ośrodek szybowcowy u podnóża Djebel Ressas położony jest z zachodniej strony szczytu, na wzniesieniu, około 300 metrów n. p. m. Dojazd do szybowiska — jedynie własnym środkiem lokomocji — nie najlepszy. Wyjeżdżając z Tunisu w kierunku wschodnim szosą prowadzącą na Grombalię — Hammamet do Suzy, około 6 kilometrów za miastem skręca się w boczną, podrzędną, pełną wybojów drogę, wiodącą krótko przez stare gaje oliwne, a następnie przez puste wzniesienia porośnięte cierniami, kaktusem i miejscami w zagłębieniach terenu — palmami. Jadący samochód wznieca tu niesamowity tuman rudego pyłu, długo utrzymującego się w powietrzu. Droga jest mało uczęszczana przez pojazdy i częściej można tu spotkać drepczące spokojnie, ciężko objuczone osiołki prowadzone przez Arabów, aniżeli samochody.

Wzdłuż szosy, w płytkich jarach, na mizernej trawie widać pasące się stadka owiec i wielbłądów. Droga prowadzi wprost na ciemny łańcuch gór, nad którymi dominuje tępo ścięty szczyt Djebel Ressas. Nad nim, nawet w najbardziej pogodne dni, gromadzą się zawsze chmury. Aby dotrzeć do szybowiska, na którymś tam kilometrze wyboistego traktu skręca się w boczną polną drogę, wysypaną skalnym złomem; kończy ona swój bieg na lotnisku. U podnóża góry, w płytkiej zielonej niecce wśród palm, stoi obszerny niewysoki budynek mieszczący: hangar dla około 10 szybowców, pomieszczenia techniczne, przechowalnię spadochronów, mały warsztat naprawczy dla dwóch szybowców, salę wykładową, pomieszczenie rekreacyjne i cocktail-bar. Budynek wyposażony jest w urządzenia sanitarne z wodą bieżącą czerpaną z głębi ziemi. Ośrodek posiada sześć szybowców: trzy polskie

DOKOŃCZENIE NA STR. 19

Wyżej: Stary gaj oliwny. Jeden z tych, nad którymi pracują polskie „Gawrony". Niżej: Na skraju pustyni Sahara.



W MUZEUM TECHNIKI CSRS

Bogactwem eksponatów może się pochwalić dział lotniczy Narodowego Muzeum Techniki w Pradze (Narodni Technicke Muzeum). Na zdjęciu: Ogólny widok sali, w której pomieszczone są lotnicze eksponaty. W środku — myśliwski samolot odrzutowy MiG. Foto: Tadeusz Drewnik

REKORD NA MI-1

W dniu 17 kwietnia br. rekordowy wynik w kategorii śmigłowców osiągnął pilot A. Anosow (ZSRR). Lecąc na Mi-1 uzyskał on rekordową odległość 1 528 km w obwodzie zamkniętym.

SAMOLOTY KRAJU RAD

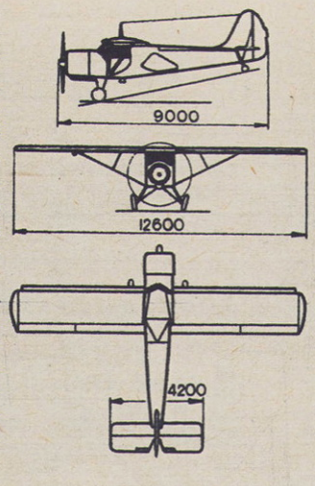
JAK-12

Od razu po zakończeniu wojny biuro konstruktorskie, kierowane przez A. S. Jakowlewa, rozpoczęło prace nad projektowaniem lekkiego samolotu wielozadaniowego. Konstruktorzy dążyli do zbudowania taniej, łatwej w produkcji i dogodnej w eksploatacji maszyny, którą można by wykorzystywać do przewozu pasażerów, poczty i towarów na krótkich trasach oraz jako samolot sanitarny, rolniczy i aeroklubowy — do holu szybowców i wyrzucania skoczków.

W roku 1946 nowy samolot odbył loty próbne i otrzymał oznaczenie JAK-12. Później maszyna była kilkakrotnie modernizowana. Najbardziej udaną okazała się wersja wyposażona w silnik AI-14 o mocy 240 KM.

JAK-12 jest czteromiejscowym jednopłatowcem zastrzałowym, mieszanej konstrukcji. Szkielet kadłuba, skrzydeł i usterzenia — ze stalowych rurek i duralowych profili. Pokrycie płócienne. Podwozie kołowe — może być zamieniane na pływakowe lub nartowe. Samolot przystosowany jest do startów i lądowań na małych lądowiskach przygodnych.

Z silnikiem AI-14 o mocy 240 KM JAK-12 osiąga prędkość do 220 km/h, pułap 4 500 m i prędkość lądowania 90 km/h. Rozbieg — 120 m, dobieg — 150 m. Z pełnym zapasem paliwa samolot może przebywać w powietrzu (na prędkości ekonomicznej) do 7 godzin. Zasięg — 760 km. Ciężar własny — 1 000 kG, ciężar w locie — 1 450 kG. Maszyna wyposażona jest w radio oraz przyrządy umożliwiające loty w nocy i w trudnych warunkach meteorologicznych.



PRZEMYSŁ SAMOLOTOWY

● **W Japonii** pomyślnie rozwija się produkcja jednosilnikowych, czteromiejscowych samolotów dyspozycyjnych FA-200 „Aerosuharu", budowanych w zakładach Fuji. Oprócz Australii — nowym samolotem interesują się w Afryce Południowej, Ameryce Południowej i w krajach Dalekiego Wschodu. Zakłady Fuji planują produkcję 530 samolotów „Aerosuharu", w ciągu najbliższych sześciu lat. Samoloty te mają być budowane z silnikami Lycoming o mocy 160 i 180 KM.

● **Zakończona** została budowa pierwszej serii 40 samolotów „Skyservant", produkowanych w zachodnioniemieckich zakładach Dorniera. Największe zainteresowanie tymi samolotami wykazują kraje południowoamerykańskie.

● **W Brazylii,** w zakładach Sao Jose dos Campos, budowany jest lekki samolot transportowy IPD-6504, konstrukcji Maxa Holste. Jest to dolnopłat wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe Pratt-Whitney. Ciężar własny samolotu — 2 540 kG, ciężar całkowity — 4 500 kG, prędkość przelotowa 430 km/h, maksymalna — 455 km/h, minimalna — 110 km/h. Rozbieg — 390 m, prędkość wznoszenia — 540 m/min., pułap — 9 000 m, zasięg — 1 800 km.

● **We Francji,** w zakładach Dasseult'a budowany jest samolot o zmiennej geometrii skrzydeł „Super-Jet Falcon". Ma on osiągać prędkość równą liczbie Macha 1,5. Rozbieg — 500 m, dobieg — 350 m. Opracowany w zakładach SOCATA samolot ST-10 „Superhorizon", wyposażony w silnik Lycoming o mocy 200 KM odbył pierwsze loty. Ciężar całkowity samolotu — 1 180 kG, rozpiętość — 9,70 m, długość — 6,81 m.

MILITARIA

● **Jak** przewidują koła fachowców egipskich, samolot HA-300 z silnikiem E-300, budowany w zakładach w Heluanie, odbędzie pierwsze loty jeszcze w tym roku. Zakłady w Heluanie nie ucierpiały podczas czerwcowej agresji izraelskiej i są zdolne do produkcji, zatrudniając oprócz fachowców z zagranicy liczny personel miejscowy.

● **Rząd** belgijski zdecydował się na zakup francuskich samolotów „Mirage-5", w ilości 80—90 sztuk. Odpadły w ten sposób konkurujące samoloty amerykańskie Northrop F-5 i Lockheed CL-985 B.

● **Nawet** prasa zachodnioniemiecka, na podstawie źródeł amerykańskich, podaje, że Amerykanie stosowali dotąd w Wietnamie napalm w olbrzymich ilościach. Otóż od roku 1963 lotnictwo USA zrzuciło na tereny wietnamskie 100 tysięcy ton tych straszliwych ładunków. Tylko w roku 1966 zrzucono 55 tysięcy ton. Ilość ta o wiele przewyższa tonaż bomb napalmowych, zrzuconych na tereny Korei w ciągu trzech lat trwania wojny koreańskiej (32 215 ton). Pomimo obłudnych oświadczeń amerykańskich, że napalm stosowany jest tylko przeciwko obiektom militarnym, faktem jest, iż od działania bomb napalmowych utraciło życie dziesiątki tysięcy bezbronnej ludności cywilnej.

● **W Paryżu** oficjalnie podano do wiadomości, że Francja zgodziła się na dostawę dla Iraku 52 samolotów „Mirage-5". Są to myśliwce bombardujące o wielkiej sprawności bojowej. Przed agresją Izraela na kraje arabskie rząd izraelski zamówił we Francji 50 tego typu samolotów. Obecnie miała się rozpocząć ich dostawa. Tymczasem rząd francuski oświadczył kategorycznie, że nie dostarczy tych samolotów, dopóki na Bliskim Wschodzie nie zapanuje spokój. Na nic się zdało przyspieszone wypłacenie przez Izrael pełnej sumy należnej za 50 „Mirage-5".

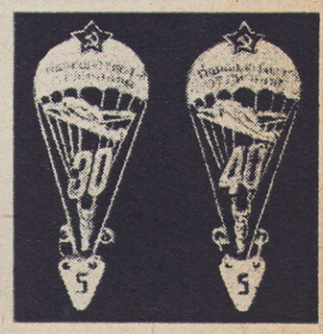
NOWE ODZNAKI
RADZIECKICH SPADOCHRONIARZY

W Armii Radzieckiej wprowadzone zostały nowe odznaki: „Spadochroniarza", „Przodującego Spadochroniarza" i „Spadochroniarza — instruktora". Różnią się one w szczegółach od dotychczas istniejących odznak, nadawanych żołnierzom wojsk powietrzno-desantowych. Na przykład — odznaka „Przodującego Spadochroniarza" posiada cyfry 10, 20, 30, 40, zmieniane w zależności od liczby dziesiątek wykonanych skoków. Odznaka „Spadochroniarza - instruktora" — cyfry 100, 200, 300, 400, 500, zmieniane w zależności od liczby setek wykonanych skoków.

Wszystkie odznaki mają specjalne, wiszące u dołu, małe płytki, na których widnieją tłoczone i pokryte czarną emalią cyfry. Oznaczają one:

- na odznace „Spadochroniarza" — ogólną ilość skoków — do 9.
- na odznace „Przodującego Spadochroniarza" — uzupełniającą ilość skoków poniżej dziesięciu — 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9.
- na odznace „Spadochroniarza — instruktora" — uzupełniającą ilość skoków poniżej stu — 10, 25, 40, 50, 75 i 90.

Obecnie znacznie podwyższony został stopień trudności uzyskania odznak „Przodującego Spadochroniarza" i „Spadochroniarza — instruktora". Oprócz konieczności wykonania odpowiedniej liczby skoków, żołnierz wojsk powietrzno-desantowych musi umieć składać spadochrony służące do zrzutu ładunków i zespoły kilku spadochronów, jak również kotwiczyć sprzęt bojowy i uzbrojenie na specjalnych platformach, przeznaczonych do zrzutu z samolotów na spadochronach.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

W Brnie (CSRS) demonstrowano niedawno rakietę meteorologiczną, opracowaną przez zespół inżynierów i techników miejscowej wyższej uczelni, pracujących pod kierunkiem inż. K. Kubiczka. Wyrzucono trzy dwustopniowe rakiety. Uzyskano w locie próbnym wysokość około 3 km. W jednym z najbliższych numerów podamy bliższe szczegóły o konstrukcji brneńskich rakietników.

★

Radziecki miesięcznik „Krylja Rodiny" opublikował w numerze majowym oryginalne fotografie cyklonów, uchwycone, z wysokości około 600 km obiektywem aparatury zainstalowanej na satelitach meteorologicznych typu „Kosmos-184". Satelita ten wprowadzony został na orbitę ziemską 25 października 1967 roku.

★

Nowe naziemne stacje śledzące tory lotów sztucznych satelitów zbudowane zostaną w Hongkongu i w rejonie Zatoki Perskiej. Stacje mają być uruchomione w roku 1969 i obsługiwać sputniki typu „Intelsat" II i III.

★

W Hanowerze, na 7 wystawie lotniczej, pokazano między innymi szereg eksponatów związanych z Kosmosem, w tym makiety zespołów napędowych sztucznych satelitów i sond słonecznych projektowanych w NRF. Na wystawie tej Polska demonstrowała samolot „Wilga" i szybowiec „Pirat".

★

W Vernon (Francja) poddano niedawno próbom statycznym nowy silnik rakietowy typu „Valois" przeznaczony do pojazdu „Diamant-B".

★

Źródła amerykańskie potwierdzają, że na miesiąc wrzesień zaplanowano start pojazdu „Saturn-1-B" ze statkiem „Apollo", z załogą pod dowództwem Schirry, a w listopadzie tego roku wystartuje „Saturn-V" z załogą Mc Divitt Scott i Schweickart. Chodzi o loty orbitalne.

★

Ponad 200 rakiet sondażowych (na 300 zbudowanych) produkcji francuskiej (Sud-Aviation) wystartowało w ciągu ostatnich kilku lat.

★

Ustalono nowy termin startu pojazdu „Europa" (F-7) z Woomera w Australii. Ma on nastąpić 11 listopada roku bieżącego.

★

74 brytyjskie rakiety sondażowe typu „Skua" zakupiono dla francuskiego narodowego ośrodka meteorologicznego.

★

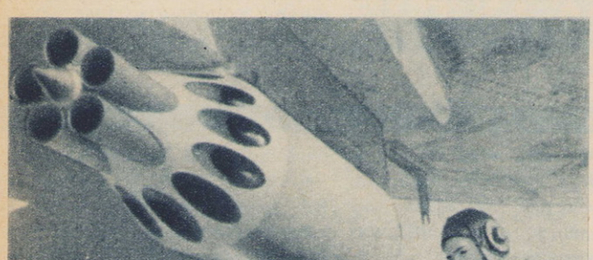
Duże zainteresowanie wzbudził projekt niedawno opublikowany w Moskwie, dotyczący wykorzystania meteorów jako stacji przekaźnikowych dla fal radiowych. Projekt przewiduje możliwość wykorzystania odbicia fal radiowych od „śladu" pozostawionego przez przelatujący meteor na wysokości około 100 km. Ponieważ „ślady" po meteorach nie występują zbyt często, system przekazywania informacji wyposażony może być w elektronowe urządzenia rejestrujące sygnały i przekazujące je automatycznie z chwilą powstania „śladu" po meteorze.

★

W październiku ubiegłego roku przekazano po raz pierwszy treść gazety „Daily Express" przy wykorzystaniu satelity telekomunikacyjnego „Early-Bird". Strona tytułowa dziennika przekazana została z Londynu do San Juan w Porto Rico. Obraz stronicy odebrano w postaci negatywu filmowego, który umożliwił wykonanie matrycy drukarskiej. Czas teletransmisji — 15 minut.

★

W centrum kosmicznym NASA imienia Goddarda uruchomiono niedawno computer-olbrzym. Zdolny on jest do wykonywania 16,6 miliona operacji rachunkowych w ciągu sekundy. Służyć ma do opracowywania zadań związanych między innymi z badaniami magnetycznego pola Ziemi.



Tak wygląda uzbrojenie nowoczesnego samolotu bojowego. Na zdjęciu: Uzbrojenie rakietowe samolotu radzieckiego.
Foto: „Awiacja i Kosmonawtika"

Transport i komunikacja

● **Wytwórnia** Boeing zbudowała w 1967 roku 118 samolotów typu Boeing-707 i 720 oraz 119 typu Boeing-727. Prowadzono jednocześnie prace nad nową wersją Boeing-727 seria 200 z przedłużonym kadłubem. Zakończono próby samolotu Boeing-737 i uzyskano świadectwo FAA. Poważnie zaawansowane były prace nad samolotem wielkiej pojemności Boeing-747 oraz nad opracowaniem założeń konstrukcyjnych naddźwiękowego Boeing-2707.

● **Od szeregu** miesięcy prowadzone są próby w locie samolotu Fokker F-28 „Fellowship". Jednocześnie wytwórnia Fairchild Hiller, współpracująca z zakładami Fokker w budowie samolotów F-27, przygotowuje do prób w locie budowaną w Stanach Zjednoczonych wersję F-28, oznaczoną F-228. Próby w locie przeprowadzone będą na jesieni br.

● **British** Aircraft Corporation przygotowuje nową konstrukcję samolotu pasażerskiego BAC-201. Samolot w wersji pasażerskiej przeznaczony będzie do przewozu 20—30 pasażerów. Napęd stanowić będą dwa silniki Rolls-Royce Dart-7. Ciężar użyteczny 4200 kG, zasięg ok. 1300 km. Budowana będzie również wersja towarowa.

● **Air Lingus** — irlandzkie towarzystwo lotnicze zamówiło z terminem dostawy na wrzesień 1969 roku sześć samolotów typu Boeing-737. Każdy z tych samolotów posiada 113 miejsc pasażerskich. Linie te wcześniej już zamówiły dwa samoloty Boeing-747.

● **Prawa** do wykonywania międzylądowań w Alasce w czasie lotów ponad Biegunem Północnym posiadają obecnie SAS, KLM, Air France, JAL i „Lufthansa". Samoloty tych linii korzystają z lotnisk w Anchorage i Fairbanks.

● **„Pacific** Southwest Airlines" podpisały umowę z Japońskimi Liniami Lotniczymi na wyszkolenie w Stanach Zjednoczonych 80 pilotów japońskich. PSA szkolą również pilotów komunikacyjnych dla „Lufthansy". Wartość podpisanej umowy — 2,4 mln dolarów.

● **Ministerstwo** Technologii Wielkiej Brytanii prowadzi prace studialne nad komunikacją i transportem pomiędzy miastami o niezbyt wielkim oddaleniu. Jako środki transportu badane są samoloty pionowego startu, koleje, poduszkowce. W pierwszym etapie badania obejmą połączenia pomiędzy Portscouth i Sunderland, a w drugim pomiędzy Glasgow, Newcastle, Manchester, Sheffield, Cardiff, Southampton i niektórymi dzielnicami Londynu.

Echa ucieczki lotników w 1944 r.

LONDYŃSKI „The Sunday Times" z 19.V.br. donosi o procesie jednego z morderców lotników alianckich, którzy w marcu 1944 r. zorganizowali słynną, masową ucieczkę z obozu jenieckiego w Żaganiu. Oskarżony nazywa się Friedrich Schmidt, ma lat 59. Na wiosnę 1944 roku był on szefem Gestapo na Kolonię i okolice. Ostatnio pełnił wysokie stanowisko dyrektora ubezpieczeniowego. Przez 23 lata w tajemniczy sposób uniknął aresztowania, pomimo że był (podobno) pilnie poszukiwany przez policję brytyjską i niemiecką. Został kilka miesięcy temu rozpoznany przez jednego z dziennikarzy telewizji NRD.

Jak wiadomo, lotnicy alianccy po wydostaniu się za druty usiłowali przekroczyć granicę w różnych miejscach, kierując się na Szwajcarię, Francję, Polskę i Szwecję. Czterej lotnicy RAF-u (mjr Catanack, kpt. Christensen, ppor. Fuglesang, por. Espelid) usiłowali przedostać się do Danii. Dodać należy, że prócz Catanacka wszyscy pozostali byli Norwegami.

Himmler obstawił szczelnie wszystkie granice morskie i lądowe ogromną ilością policji, oddziałów SS oraz cywilnych organizacji zmilitaryzowanych. Szef gestapo okręgu kilońskiego Schmidt dobrze wypełnił rozkazy swego szefa. Po pochwyceniu czterech lotników rozkazał ich natychmiast, bez sądu zastrzelić na polach tuż za Kilonią. Sześciu gestapowców, którzy brali udział w tej masakrze, było już sądzonych w Hamburgu w 1947 roku. Trzech zostało straconych, trzech skazano na długoletnie więzienie. Jeden tylko Schmidt unikał przez 24 lata wymiaru sprawiedliwości.

Obrona zbrodniarza zasadza się na podtrzymywaniu twierdzeń tak bezczelnych, że nie wymagają one żadnych komentarzy. Twierdzi on, że tylko lojalnie wykonywał najzupełniej legalne rozkazy swych przełożonych.

Korespondent dziennika brytyjskiego przyznaje, że Schmidt ma — mimo wszystko — szanse uniknięcia kary. W takim przypadku czekałaby go druga sprawa — proces o wymordowanie przeszło 400 Żydów na okupowanych terenach ZSRR.

Korespondent angielski kończy artykuł niezmiernie ciekawą uwagą. Okazuje się, że w chaosie, jaki panował już wówczas w Niemczech, natychmiastowe i skrupulatne wypełnianie tego rodzaju rozkazów Himmlera nie było konieczne. Organizacje podziemne szybko bowiem zawiadomiły Międzynarodowy Czerwony Krzyż, poszły również szyfry tajnych radiostacji za granice. W rezultacie tych zabiegów i ostrzeżeń — masakry uciekających lotników od kwietnia 1944 roku nie miały więcej miejsca.

J.K.

REKORDOWE LOTY IŁA-18

NIEDAWNO załoga radzieckiego samolotu Il-18 w składzie: pierwszy pilot Borys Konstantinow, drugi pilot Anatolij Timofiejew, nawigator Wiktor Abramyczew, inżynier pokładowy Iwan Bolszakow i radiooperator Aleksander Knigin, przeleciała trasę zamkniętą długości 100 km z prędkością 703 km/h. Jest to nowy rekord międzynarodowy w klasie samolotów turbośmigłowych.

Tego samego dnia załoga Borysa Konstantinowa ustanowiła jeszcze jeden rekord międzynarodowy, uzyskując na bazie 15—25 km prędkość 722 km/h.

(z)

SŁAWNI LOTNICY

RADZIECKI rekordzista spadochronowy i zasłużony mistrz sportu Porfirij Połosuchin urodził się w 1910 roku. W latach od 1928 do 1933 służył w marynarce wojennej. Tuż przed demobilizacją przeczytał w gazecie, że Zarząd Lotnictwa Cywilnego otwiera w Moskwie Wyższą Szkołę Żeglugi Powietrznej. To zadecydowało o jego przyszłości. Z wyróżnieniem ukończył Wyższą Szkołę Żeglugi Powietrznej oraz Wyższą Szkołę Spadochronową.

Połosuchin wykonywał różnego rodzaju skoki ze spadochronem, wielokrotnie uczestniczył w pokazach lotniczych oraz cen-

Porfirij Połosuchin

tralnych uroczystościach z okazji Dnia Lotnictwa Związku Radzieckiego. Wraz z Fominem i Szczukinem przygotowywał się do rekordowego skoku nocnego z balonu lecącego na wysokości 8 000 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Podczas jednej z prób do rekordowego skoku Połosuchin doznał ciężkich obrażeń (skok w nocy z wysokości rzędu 5 000 m) i przez ponad pół roku przebywał w szpitalu. Po wyleczeniu wrócił nadal do pracy w spadochroniarstwie. Przed przystąpieniem do skoków latał jako pilot balonowy.

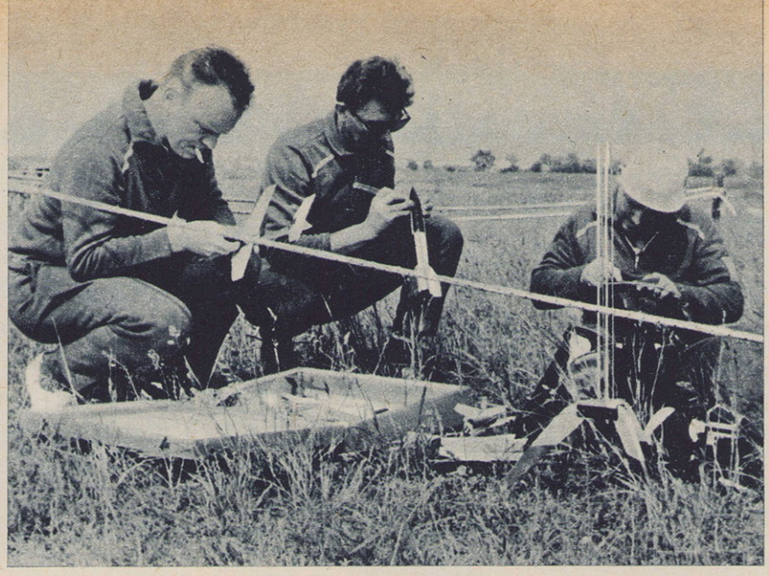
W ciągu długiego czasu lekarze wahali się czy można Połosuchinowi zezwolić na skoki. Dopiero po półtorarocznej przerwie, od chwili wypadku, zajął miejsce w samolocie, aby na ziemię powrócić pod czaszą spadochronu. Po pewnym czasie Połosuchin przystąpił ponownie do przerwanych skoków w nocy, wykonując je z wysokości rzędu 5 000 m. Następnie przeprowadzał skoki w dzień z wysokości 8000 m oraz latał jako pilot balonowy.

Podczas ostatniej wojny pracował jako rzeczoznawca w jednej z wytwórni spadochronów. Z kolei w połowie 1942 roku skierowany został przez Dowództwo Wojsk Lotniczych Związku Radzieckiego do Centralnego Sztabu Partyzanckiego. Pracował w wydziale, który kierował zabezpieczeniem łączności lotniczej z partyzantami. Latał również na zaplecze wroga.

Połosuchin otrzymał szereg wysokich odznaczeń wojskowych.

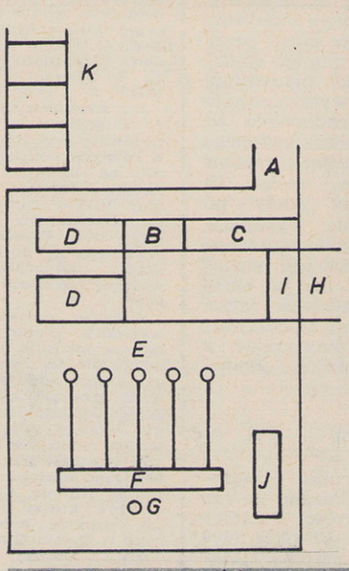
Ogółem wykonał około 900 skoków ze spadochronem, w tym ponad 50 z dużej wysokości. Ponadto przeprowadził ponad 200 lotów balonowych. (m)

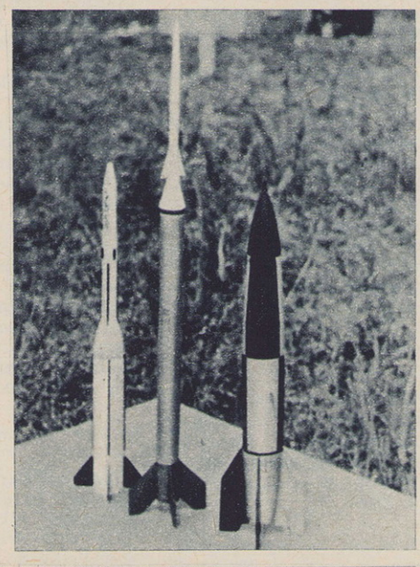
DUBNICA 1968 i POLSKIE SUKCESY



JUŻ po raz drugi polska ekipa modelarzy rakietowych brała udział w Międzynarodowych Zawodach Modeli Rakiet zorganizowanych w Dubnicy w Czechosłowacji. W zawodach tych, które odbyły się w tym roku w dniach 25—26 maja, startowało 60 zawodników reprezentujących 21 ekip klubowych i krajowych Czechosłowacji, Jugosławii, Rumunii, Bułgarii i Polski. Czechosłowację reprezentowało 15 ekip klubowych, Jugosławię — 3, natomiast Rumunia, Bułgaria i Polska wystawiły po jednej ekipie. Każda ekipa klubowa lub krajowa składała się z trzech zawodników. W ekipie polskiej uczestniczyli: Bernard Konicki (kierownik ekipy), Jerzy Witkowski, Henryk Meller i Zygmunt Janecki (zawodnicy). Impreza odbyła się przy pięknej, słonecznej pogodzie, odznaczała się dobrą organizacją i szlachetną sportową rywalizacją poszczególnych zawodników i ekip.

W pierwszym dniu zawodów rozegrano konkurencję w klasie modeli rakiet z ładunkiem i w klasie modeli wysokościowych, zaś w drugim dniu w klasie rakietoplanów i modeli redukcyjnych. Zgodnie z regulaminem zawodów każdy zawodnik w poszczególnej klasie (z wyjątkiem modeli redukcyjnych) wykonał po dwa starty, przy czym tylko jeden najlepszy wynik był punktowany.





Plan startu: A — wejście dla zawodników, B — przyjmowanie i oznaczanie modeli, C — wydawanie silników, D — przygotowanie modeli, E — wyrzutnie, F — stanowiska startowe, G — kierownik startu, H — wejście dla zawodników wracających po starcie, I — sprawdzanie modeli po locie, J — sędziowie i chronometrażyści, K — boksy dla zawodników. Powyżej — polska ekipa: Meller, Janecki i Witkowski. Z prawej — nasze modele: „Diamant", „Meteor" i A-4.

Już w pierwszym dniu zawodów ekipa polska osiągnęła duży sukces, zdobywając pierwsze miejsce indywidualne w klasie modeli rakiet z ładunkiem (Jerzy Witkowski) i 6 miejsce zespołowe w klasie modeli rakiet wysokościowych. Te osiągnięcia naszej ekipy w pierwszym dniu zawodów zmobilizowały polskich zawodników do rozgrywek dnia następnego. I oto rezultaty. W drugim dniu jeszcze raz pierwsze miejsce zdobywa Jerzy Witkowski, tym razem w rakietoplanach. W klasie rakietoplanów zdobyliśmy również pierwsze miejsce zespołowe. Powiodło się także naszym zawodnikom w klasie modeli redukcyjnych; zdobyli 7, 8 i 10 miejsce indywidualnie. Wszystkie loty modeli redukcyjnych zawodników polskich były udane, a opadanie modeli na spadochronach wzbudziło podziw wszystkich zawodników i widzów. Mimo że w tej klasie konkurencja była duża, Zygmunt Janecki (Polska) z modelem A-4 został wyróżniony jako najlepszy zawodnik zagraniczny. Trzeba powiedzieć, że przy ocenie modeli redukcyjnych (zgodnie z regulaminem zawodów) uzyskiwały one największą ilość punktów za ciekawą konstrukcję, estetykę wykonania oraz rozmiary, natomiast lot punktowano tylko do 100.

Poważnym osiągnięciem dubnickich zawodów są dobre wyniki, uzyskane w poszczególnych klasach modeli w porównaniu z wynikami zawodów w 1966 roku. Dla przykładu: w tym roku w klasie

Modele rakiet redukcyjno-latających

W Toruniu zapoczątkowaliśmy na pewno nową dziedzinę modelarstwa rakietowego, a w Dubnicy-68 uzyskaliśmy już potwierdzenie konkretnych możliwości. Chodzi o modele redukcyjno-latające rakiet, wokół których zbierane są doświadczenia na najbliższe paryskie posiedzenie podkomisji modelarstwa rakietowego CIAM-FAI. Kategoria ta wejdzie bowiem do planowanych mistrzostw świata w latach najbliższych. Budowa rakiet redukcyjnych jest przedsięwzięciem niełatwym. Z tego bodaj powodu, że na razie brak jeszcze wyczerpującej dokumentacji rysunkowej i fotograficznej i modelarz jest zdany wyłącznie na własne siły i zapobiegliwość. Istnieją co prawda zestawy do budowy dużych modeli (np. „Saturn V" wytwórni ESTES w USA), ale na rynku europejskim są one niedostępne. Zestawami takimi „dysponują" na razie tylko nieliczni modelarze. Najlepszy zestaw, czy konstrukcja, szczególnie wielosilnikowego dużego modelu, nie pomoże, jeśli nie dysponujemy doń silnikami odpowiedniej mocy. W Toruniu nawet cztery silniki nie zdołały unieść prawie metrowego giganta.

Wybór rodzaju modelu jest także w pewnym stopniu decydujący. Smukłe, z dobrym usterzeniem polskie „Meteory" czy francuskie „Diamanty" latały na przykład bez zarzutu. A loty ich wypadłyby na pewno jeszcze lepiej, gdyby konstruktorzy mieli więcej czasu na regulację i loty próbne. Doświadczenia dotychczasowe wskazują na konieczność budowy określonego modelu rakiety w dwóch, a nawet trzech egzemplarzach, przy czym model pierwszy wykonywać trzeba bez ozdób, nadbudówek i innych charakterystycznych „redukcyjnych" dodatków. Pierwszy model określić powinien właściwości lotne danej miniatury rakiety. Po udanych lotach i regulacji otrzymuje on dopiero niezbędne elementy konstrukcji zewnętrznej, ale jeszcze bez ostatecznego lakierowania.

Dopiero w ostatniej fazie prób, kiedy model stateczny jest podczas startu i w locie, kiedy sprawnie działa system (lub systemy) odzyskowy, można przystąpić do starannego wykończenia, to jest do niezwykle pracochłonnych prac malarskich, do polerowania powierzchni itp. Ale czynności te wykonujemy już nie na modelu doświadczalnym, gdyż ten po wielu lotach jest na pewno silnie sfatygowany, a na innym modelu specjalnie przygotowanym ściśle według prototypu. Taka metoda, wypróbowana zresztą w praktyce, zdaje najlepiej egzamin, a co najważniejsze, oszczędza czas wykonawcy, dając przy tym gwarancję szybszego osiągnięcia celu.

Wierzyć należy, iż lepszymi jeszcze modelami rakiet albo całym zespołami startowymi pochwalić się będziemy mogli na zawodach przyszłorocznych. Obecnie do zadań najpilniejszych należy przygotowanie odpowiednich pomocy dla zainteresowanych modelarzy, usprawnienie regulaminów i zaopatrzenie w materiały (wyłonionej chyba po Dubnicy!) kadry naszych wyczynowców. Na pewno pożądana przez wszystkich byłaby inicjatywa naszych zakładów w Krośnie, gdyby pomyślano tam o wyprodukowaniu zestawu materiałowego, na przykład polskiej rakiety meteorologicznej „Meteor". Mogłaby ona stanowić jakiś punkt w programie wyszkoleniowym modelarzy APRL. Zresztą każdy inny zestaw dobrze latającego modelu z załączonymi koniecznie silnikami będzie dużym osiągnięciem. A sukces naszych modelarzy w Dubnicy powinien w jakiś sposób ułatwić starty szerszej rzeszy młodzieży zainteresowanej małym rakietnictwem.

PAWEŁ ELSZTEIN

modeli rakiet z ładunkiem najlepszy wynik, który uzyskał Jerzy Witkowski, wynosi 545 m, a w roku 1966 wynosił 241 m — J. Guill (Stany Zjednoczone). Dobre wyniki uzyskane w tym roku w poszczególnych klasach modeli są rezultatem postępu jakościowego silników produkcji czechosłowackiej, na których startowali wszyscy zawodnicy oraz postępu technicznego w konstrukcji rakiet i rakietoplanów.

Wszystkie silniki miały jednakową wartość ciągu i nie było wypadku (na około 450 startów), aby silnik zawiódł. Te wspaniałe silniki są poważnym osiągnięciem modelarstwa rakietowego naszego południowego sąsiada, a producentom i działaczom, którzy czuwają nad ich jakością, należy się uznanie. Szkoda tylko, że nie możemy wydać takiej opinii o naszych krywałdowskich silnikach, które co roku są gorsze.

Dużym osiągnięciem zawodów była ilość jak również jakość startujących modeli redukcyjnych. Modele te wyróżniały się estetyką wykonania oraz różnorodnością typów. Prawie wszystkie modele wykonały poprawne, „redukcyjne" loty.

Organizacja zawodów była dobra. Każda z ekip miała do dyspozycji przegrodę, w której przygotowywano modele do startu. Ekipy zawodników, biorących udział w zawodach, zakwaterowano w Domu Nauczyciela, w pięknej podgórskiej miejscowości Trencianskie Teplice, oddalonej około 20 km od lotniska. Na lotnisko dowożono zawodników autokarami. Organizatorzy zadbali nie tylko o stronę techniczną zawodów, ale również starali się zapewnić jak najlepsze warunki bytowe zawodnikom.

Na uroczystym zakończeniu zawodów, które odbyło się w atmosferze ogólnej przyjaźni i zadowolenia z osiągniętych sukcesów, zostały wręczone nagrody, dyplomy i upominki, wyróżniające najlepszych zawodników oraz najlepsze ekipy.

BERNARD KONICKI

Klasa modeli rakiet z ładunkiem.

1 **Jerzy Witkowski — Polska — 545 m.**
2 Vlad. Milbaver — Czechosłowacja (Praha 2) — 518 m.
3 Andrej Ziman — Czechosłowacja (Dubnica) — 509 m.

Pozostali zawodnicy polscy zajęli miejsca: **50 Zygmunt Janecki — 271 m., 52 Henryk Meller — 224 m.**

Klasa modeli rakiet wysokościowych.

1 Vaclav Richter — Czechosłowacja (Dubnica) — 460 m.
2 And. Sębek — Czechosłowacja (Praha 1) — 415 m.
3 Vlad. Milbaver — Czechosłowacja (Praha 2) — 412 m.

Zawodnicy polscy zajęli miejsca: **7 Zygmunt Janecki — 390 m., 26 Jerzy Witkowski — 350 m., 40 Henryk Meller — 304 m.**

Klasa rakietoplanów.

1 **Jerzy Witkowski — Polska — 547 s.**
2 Tomas Idruch — Czechosłowacja (Ostrava) — 352 s.
3 Aleksander Stojanowic — Jugosławia (Nis) — 198 s.

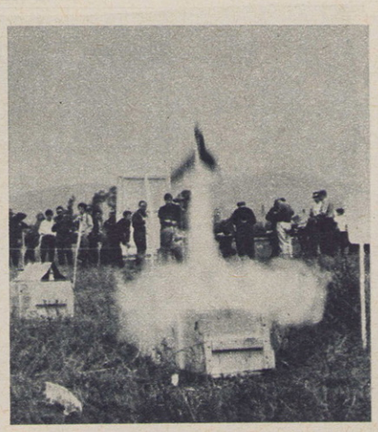
Pozostali zawodnicy polscy uzyskali czas: **Zygmunt Janecki — 80 s., Henryk Meller — 16 s.**

Klasa modeli redukcyjnych.

1 Oto Saffek — Czechosłowacja (Praha 1) — 952 p.
2 Joz. Klimes — Czechosłowacja (Ostrava) — 849 p.
3 Jar. Divs — Czechosłowacja (Praha 1) — 775 p.

Zawodnicy polscy zajęli miejsca: **7 Zygmunt Janecki — 675 p., 9 Jerzy Witkowski — 555 p., 10. Henryk Meller — 551 p.**

Powyżej: O. Saffek z modelem „Saturna-V". U dołu od lewej: Ogólny widok wyrzutni, start rakietoplanu i najlepszy zawodnik w Dubnicy — Polak Jerzy Witkowski.



MISTRZOSTWA PIOTRKOWA

POMIMO niesprzyjających warunków atmosferycznych, w dniu 19 maja na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim, w filii Aeroklubu Łódzkiego, odbyły się zawody modelarskie pomiędzy modelarniami z terenu miasta Piotrkowa i powiatu piotrkowskiego. W zawodach tych wzięła udział młodzież zrzeszona z dziesięciu modelarni. Łącznie w imprezie wzięło udział 60 zawodników.

W wyniku przeprowadzonych rozgrywek najlepsze miejsca zajęli modelarze z zakładów „Cefol" z Wojciechowa. Instruktorem tej modelarni lotniczej jest Wojciech Tyl, pracownik tych zakładów. W imprezie wziął udział przedstawiciel PMRN w Piotrkowie Trybunalskim oraz prezes filii AŁ Henryk Szlagowski, który otwierając imprezę w ciepłych słowach powitał przybyłych zawodników oraz podkreślił znaczenie wychowania młodzieży i zainteresowania jej zagadnieniami politechnizacji, jak również lotnictwem.

Zarząd filii aeroklubu przeznaczył dla najlepszych zawodników nagrody rzeczowe, w postaci aparatu fotograficznego, kompletu piór i zestawu cyrkli. Innym zawodnikom, zajmującym dalsze miejsca, wręczono książki o tematyce lotniczej. Po zakończeniu imprezy odbyły się loty propagandowe dla niektórych modelarzy i instruktorów modelarstwa lotniczego. Zawody cieszyły się powodzeniem wśród społeczeństwa piotrkowskiego. Na imprezę przybyło około 1200 osób.

Mieczysław Stonoga

WROCŁAW — BAUTZEN

W dniach od 29.IV.68 do 2.V.68 ekipa sześciu modelarzy i instruktorów modelarni lotniczej przy MDK Wrocław bawiła na zaproszenie Domu Młodych Pionierów w Bautzen (Budziszyn) — NRD. Po raz piąty w ramach naszej współpracy rozegraliśmy zawody modeli latających w 5 kategoriach, po 4 modele w każdej. Na ogólną sumę 5 zawodów ekipa MDK Wrocław zwyciężyła cztery razy. Korzystając z miłej gościnności, modelarze zwiedzili zabytkowe miasto z pięknym zamkiem, basztami, zapoznali się z kulturą łużycką i jej ośrodkiem. W czasie wakacji nasi modelarze korzystają z kolonii w NRD, a nasi miii goście w Polsce. Współpraca nasza jest dowodem przyjaźni pomiędzy modelarzami z NRD i Polski.

Kazimierz Zborowski

ELIMINACJE W OSTROWIE

26 maja Aeroklub Ostrowski był organizatorem Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających, które były eliminacją do mistrzostw Polski. Zawodnicy startowali w konkurencjach F-1A, F-1B i F-1C. Organizatorzy zawodów otrzymali oficjalne zgłoszenia od 22 aeroklubów i 60 zawodników. Tymczasem w dniu zawodów na lotnisku zameldowało się aż 118 zawodników. Postanowiono dopuścić do zawodów wszystkich modelarzy. Zemściło się to na sprawnej organizacji, która nie należała do najlepszych. Tą drogą chciałem wszystkich zawodników za wszelkie niedociągnięcia uprzejmie przeprosić.

Zawody odbywały się w wybitnie złych warunkach meteorologicznych. Było zimno i wiał silny wiatr, który znosił modele na odległy las, duże pola rzepaku i sad, gdzie zaginęło wiele modeli. Mamy jednak nadzieję, że młodzież szkolna odnajdzie modele, które zostaną zawodnikom zwrócone.

Patronat nad zawodami sprawował ZMS, a zawodnicy walczyli o główną nagrodę, którą był piękny puchar, ufundowany przez przewodniczącego MRN w Ostrowie — Mariana Gilarskiego. Zdobywcy czołowych miejsc otrzymali cenne nagrody, ufundowane przez ostrowskie zakłady pracy oraz rzemiosło.

W poszczególnych kategoriach zwyciężyli:

F-1A.

1. Andrzej Tynta (Aer. Grudziądzki) — 1069 pkt.
2. Kazimierz Wadas (Aer. Gliwicki) — 1053 pkt.
3. Andrzej Oporowski (Aer. Poznański) — 1006 pkt.

F-1B.

1. Ewald Stawinoga (Aer. Gliwicki) — 1152 pkt.
2. Norbert Parucha (Aer. Opolski) — 1151 pkt.
3. Franciszek Gluza (Aer. Śląski) — 1083 pkt.

F-1C.

1. St. Skotniczny (Aer. Śląski) — 1015 pkt.
2. Jerzy Zwoliński (Aer. Warszawski) — 811 pkt.
3. Tadeusz Przygoda (Aer. Ostrowski) — 794 pkt.

Najlepszym zawodnikiem został Stawinoga, który otrzymał puchar Przewodniczącego MRN.

Stanisław Sójka

TU LUBIN

TRADYCYJNIE, już od kilku lat, w ramach obchodów Wiosny Młodego Lubina (1—15 maja) przeprowadzane są imprezy lotnicze o charakterze ogólnopolskim. W tym roku mają one szczególny charakter — organizowane są po raz pierwszy przez Aeroklub Zagłębia Miedziowego. W niedzielę 12 maja Lubin gościł reprezentantów wielu aeroklubów — modelarzy.

Na lotnisku Aeroklubu Zagłębia Miedziowego rozegrano VII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających „Małych Form", z udziałem ponad 40 zawodników z 9 aeroklubów i ośrodków modelarskich.

I miejsce w klasie gumówek i puchar przechodni, ufundowany przez I sekretarza Komitetu Powiatowego PZPR w Lubinie — Erazma Orzechowskiego, zdobyła Anna Zabrzecka z Aeroklubu Wrocławskiego. W gronie najlepszych znalazło się też dwóch zawodników z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego: Paweł Zanosienko — 3 miejsce w klasie gumówek oraz Andrzej Jaroszewski — 4 miejsce w klasie szybowców A-1.

A oto wyniki końcowe w poszczególnych klasach:

F-1a. Seniorzy:

I Edward Halada (Aer. Wrocławski) — 755 pkt.
II Jan Panek (Aer. Śląski — 647 pkt.
III Józef Wojtek (Aer. ROW) — 502 pkt.

F-1a. Juniorzy:

I Krzysztof Leśnikowski (Aer. Wrocławski) — 870 pkt.
II Kazimierz Kokoszka (Aer. Śląski) — 715 pkt.
III Jerzy Makula (Aer. ROW) — 634 pkt.

F-1b. Seniorzy:

I Anna Zabrzecka (Aer. Wrocławski) — 268 pkt.
II Stanisław Żurad (Aer. Wrocławski) — 219 pkt.
III Paweł Zanosienko (Aer. Zagł. Miedz.) — 217 pkt.

F-1c. Seniorzy:

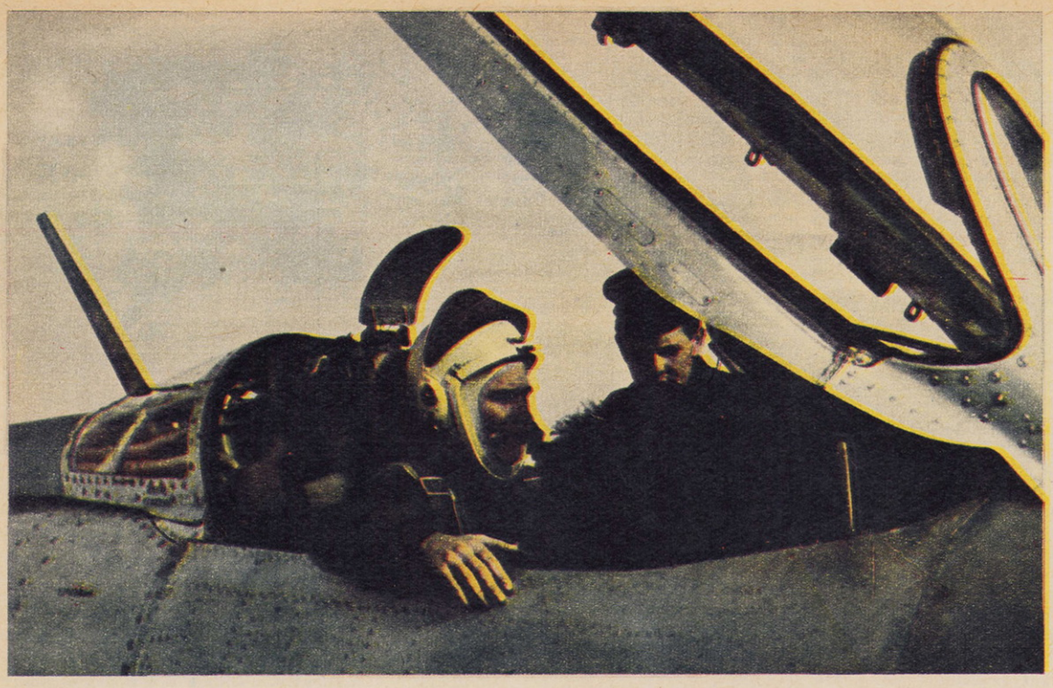
I Grzegorz Stadler (Aer. Wrocławski — 813 pkt.
II Zbigniew Kubit (Aer. Podkarpacki) — 592 pkt.
III Ryszard Rakowski (Aer. Wrocławski) — 469 pkt.

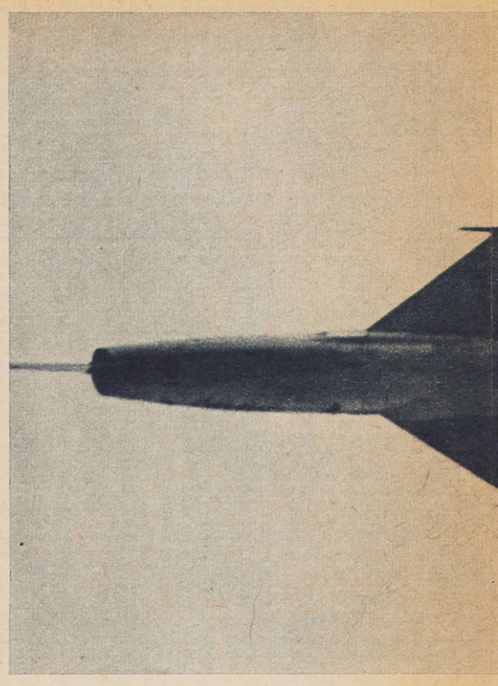
F-1c. Juniorzy:

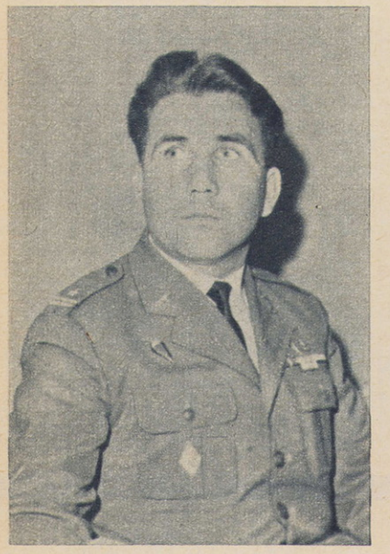
I Marek Cybulski (Aer. Wrocławski) — 647 pkt.
II Marek Birkenmayer (Aer. Wrocławski) — 424 pkt.
III Alfred Wręczycki (Aer. Wrocławski) — 414 pkt.

Zawody odbywały się przy pięknej słonecznej pogodzie.

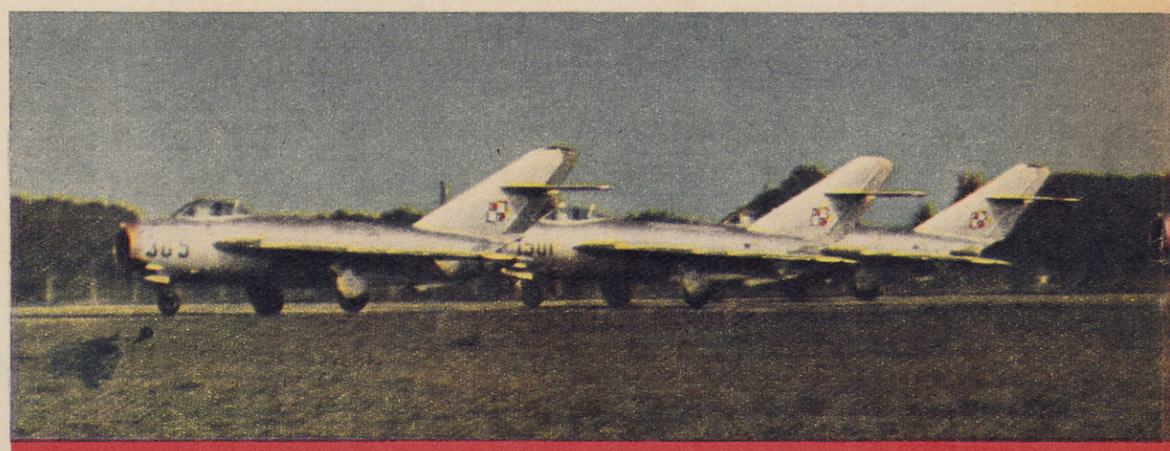
Witold Raczyński







MJR DYPL. PIL. B. WIŚNIEWSKI



LOTNICZA KA

KARIERA życiowa majora dyplomowanego pilota Benedykta Wiśniewskiego godna jest bez wątpienia przedstawienia ogółowi Czytelników. Szczególnie jednak powinni zainteresować się nią młodzi chłopcy, którym marzy się lotniczy mundur i loty na samolotach odrzutowych. Będzie to dla nich lektura wielce pouczająca. Unaoczni im bowiem, iż do zaszczytów dobrego pilota i posiadającego wyższe wojskowe wykształcenie oficera dojść może każdy zdrowy i myślący chłopak. Może to być nie tylko ten, który od najmłodszych lat zdradza zainteresowanie lotnictwem i wyraża nieprzepartą chęć znalezienia się za sterami odrzutowców. Za tymi samymi sterami, jak wykaże przykład mjra Wiśniewskiego, może zasiąść także ten, który nawet w najśmielszych marzeniach nie widzi siebie w kabinie samolotu. Będzie to więc krótki życiorys doświadczonego pilota i wysokiego oficera, który, jak on sam dziś wspomina, do 16 roku życia bał się huśtać na huśtawce. Zacznijmy jednak od początku ten zwykły, co nie znaczy niecielkawy, życiorys oficera pilota Ludowego Lotnictwa Polskiego, który niech będzie dobrym przykładem drogi życiowej dla młodych chłopców.

Benedykt Wiśniewski urodził się w 1930 r. w Grudziądzu, w rodzinie robotniczej. Już w r. 1936 umiera mu matka, a w cztery lata później ojciec. Dziesięcioletni zaledwie Benedykt wraz ze swym jedynym bratem zdany jest więc na łaskę i niełaskę ludzi. Po latach sierocego życia w niełatwym okresie okupacji hitlerowskiej i „wychowaniu po ludziach" przychodzi wyzwolenie kraju, a z nim nowe możliwości. Kilkunastoletni sierota ma wreszcie realna szansę uczęszczania do szkoły i zdobycia zawodu. Mieszkając w tym okresie u rodziny w Zwierzyńcu, decyduje się na zawód leśnika i zaczyna uczęszczać do miejscowego Liceum Leśnego. Wspomożony finansowo przez stypendium, wkrótce kończy szkołę. Poza zawodem interesuje go jeszcze architektura. O lotnictwie nawet nie myśli.

W r. 1950 powołany zostaje na szkolenie oficerów rezerwy. Jest w piechocie, ale ten rodzaj służby wojskowej nie przypada mu do gustu. Składa więc prośbę o przeniesienie i przyjęcie do szkoły technicznej.

W tym okresie do jednostki przyjeżdża oficer w stalowym mundurze, który agituje do lotnictwa. Benedykt Wiśniewski zgłosił się bez wahania. Był jednym z sześćdziesięciu kandydatów. Wkrótce, po wstępnych eliminacjach i specjalistycznych badaniach lotniczo-lekarskich, pozostaje ich tylko sześciu. Wśród nich — nasz bohater. Wielkie to było dla niego zaskoczenie. Dwudziestoletni młodzieniec, który nie wierzył dotąd w najmniejszy nawet sukces na lotniczej drodze, zaczął wreszcie dostrzegać u siebie pewne wartości jako kandydat do lotnictwa. W tym samym jeszcze roku stał się słuchaczem Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

„Do lotnictwa dostałem się przypadkowo. Już jednak, a może dopiero, jako słuchacz OSL zacząłem przekonywać się do lotnictwa. Stawało się ono z każdym dniem czymś coraz bardziej wielkim i choć jeszcze dość dalekim, to jednak realnym do osiągnięcia w przyszłości. Niebawem na własnej skórze przekonałem się, że lotnictwo i jego najwyższa forma — latanie, może być dla młodego człowieka czymś niezwykle wciągającym i fascynującym, że dla lotnictwa można zrezygnować ze wszystkiego. Coraz bardziej zacieśniającą się moją więź z lotnictwem przeżywałem bardzo mocno. Dziś jednak z perspektywy czasu wiem, że największym dla mnie przeżyciem był fakt przyjęcia mnie do lotnictwa i moment uświadomienia sobie, że rzeczywiście należę do podniebnej rodziny" — wspomina mjr dypl. pil. Benedykt Wiśniewski.

Trzy lata spędzone w dęblińskiej OSL, loty szkolne na samolocie Il-2 i pierwsza wielka lotnicza miłość, samolot Jak 9P, minęły jak z bicza strzelił.

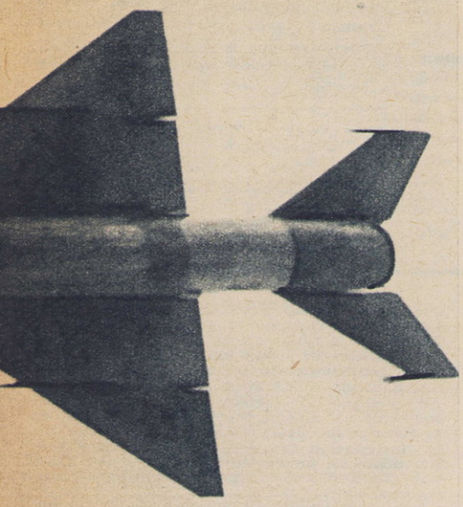
W lotnictwie polskim rozpoczynała się wówczas era samolotów odrzutowych. Młody oficer pilot, świeżo upieczony absolwent OSL, trafia do jednostki, w której właśnie rozpoczęto szkolenie na pierwszych odrzutowych samolotach Jak-23. Po przeszkoleniu i opanowaniu nowego, rewelacyjnego i bardzo atrakcyjnego wówczas typu, młody pilot rozpoczyna służbę w jednostce bojowej na tychże właśnie samolotach. Było to wówczas wielkie wyróżnienie dla tak młodego i ze zrozumiałych powodów mało doświadczonego pilota.

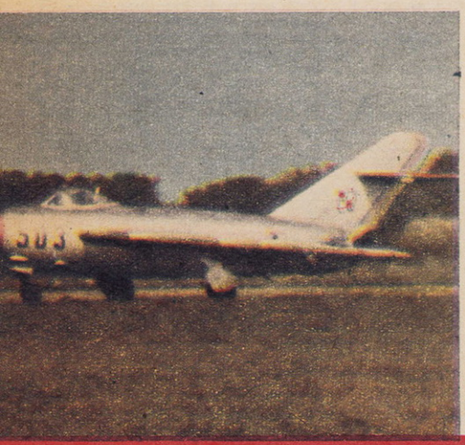
Tymczasem Benedykt Wiśniewski pracowicie doskonali swe umiejętności. Odkrywa swe prawdziwe zamiłowanie i zdolności, jest w swoim żywiole. Nic więc dziwnego, że szybko awansuje i, jak mówi się na co dzień również w wojsku, robi karierę. Po kilku zaledwie latach jest już szefem strzelania powietrznego pułku.

Oddajmy znów głos majorowi Wiśniewskiemu: „Były to lata szczególnie szybkiego rozwoju lotnictwa, które stwarzały jednocześnie dużą szansę awansu. Nie wykluczało to oczywiście faktu, że aby nawet wówczas coś osiągnąć, trzeba było wiele pełnej samozaparcia pracy i nauki. Trzeba było opanować lotniczą wiedzę nie tylko dokładnie, ale i szybko".

Po Jaku-23 przychodzą loty na Migu-15 i jego kolejnych wersjach — Limie-2 i Limie-5. Jako coraz bardziej doświadczony pilot nasz bohater zdobywa kolejne klasy pilota do najwyższych włącznie, pod-

Zdjęcia: St. Iwan (1), J. Szymański (2), J. Unierzyski (1), J. Tobolski (1)





RIERA

nosząc tym samym swe kwalifikacje lotnicze, zawodowe.

Benedykt Wiśniewski miał również na swej drodze przeszkody. Jakiś „życzliwy" powiedział mu nawet kiedyś: „Dobry z ciebie chłopak, ale wielkim dowódcą to ty nie będziesz". Pilot Wiśniewski wziął sobie głęboko do serca te słowa i postanowił skupić się na dziedzinie, w której zanotował największe sukcesy — strzelaniu powietrznym.

Doszedł też wkrótce do najwyższych wyników. W r. 1958 jako wybitny fachowiec w tej dziedzinie powołany zostaje do OSL na stanowisko szefa strzelania powietrznego. Miał niemałą tremę przed powrotem do uczelni, która przypięła mu skrzydła, do swych nauczycieli i wychowawców, którzy teraz mieli być jego starszymi kolegami. W OSL znalazł jednak słowa zachęty, gotowość pomocy i koleżeńską atmosferę.

„Była to praca samodzielna, dająca przy tym pole do popisu twórczego. Cieszyło również oglądanie owoców swej pracy w postaci dobrego strzelania podchorążych" — wspomina mjr Wiśniewski.

Praca w OSL jest również okresem, w którym Benedykt Wiśniewski rozpoczyna swoją ożywioną działalność publicystyczną na tematy fachowe.

W r. 1960 otrzymuje propozycję rozpoczęcia w następnym roku studiów w Akademii Sztabu Generalnego, co jest wyrazem wysokiej oceny jego dotychczasowej postawy i działalnosci. Nie waha się ani chwili, choć wie, iż trudne studia w ASG wymagają znacznego poświęcenia i solidnej nauki, że pięcioletni wówczas syn i dwuletnia córka, nie mówiąc o żonie, będą widzieć swego ojca i męża tylko od wielkiego święta.

„Trzeba było ubrać się na cztery długie lata w krótkie spodenki" — tak wspomina dzisiejszy major dyplomowany okres studiów w ASG. Pracę dyplomową pisze na temat działań lotnictwa szturmowego, współdziałającego z wojskami naziemnymi. „Trudność pracy polegała głównie na właściwym rozpracowaniu właśnie współdziałania lotnictwa z wojskami naziemnymi" — mówi mjr Wiśniewski. Pomimo to pracę obronił z wynikiem bardzo dobrym.

Po ukończeniu ASG rozpoczyna odpowiedzialna pracę na nowym stanowisku. Kontroluje przebieg szkolenia lotniczego, zajmuje się taktyką i konsekwencjami użycia lotnictwa w ewentualnej wojnie. Pomimo iż zdobył na swej lotniczej drodze już bardzo wiele, wyznaje ciągle podstawową zasadę, przypominając ją i tym razem: „Trzeba się ciągle uczyć i pilnie śledzić przebieg interesujących nas problemów".

Charakteryzując ogólnie pracę w lotnictwie wojskowym mjr dypl. pil. Benedykt Wiśniewski mówi: „Współczesne lotnictwo jest niezwykle interesujące, powiedziałbym nawet frapujące. Poza samym lataniem jest w nim wiele techniki i nauki. Pozwala to zaspokoić najszersze zainteresowania. Praca w lotnictwie jest bardzo wszechstronna i choć bardzo trudna, a może właśnie dlatego, może stać się pasją całego życia".

Na zakończenie prosimy mjra Wiśniewskiego o podzielenie się z Czytelnikami jakąś „mrożącą krew w żyłach" przygodą lotniczą.

„Moja kariera jako pilota — mówi mjr Wiśniewski — pomimo iż wylatałem na samolotach sporo godzin, przebiegała bez większych niespodzianek i przeżyć. Jeśli już jednak mam opowiadać, to wspomnę pewien lot, podczas którego potrzebowałem niezbędnie pomocy, bez której mój lot mógłby zakończyć się tragicznie, a w najlepszym przypadku mógłbym opuścić samolot awaryjnie, powodując tym samym stratę drogocennego sprzętu. (Jest w lotnictwie wojskowym taki przepis, który mówi, że w razie utraty położenia przestrzennego w locie trzeba opuścić awaryjnie samolot).

W jednym z lotów, wysoko nad chmurami, odmówił mi posłuszeństwa sztuczny horyzont. Przebijanie grubej warstwy chmur bez tego wyjątkowo cennego dla pilota przyrządu grozi właśnie utratą położenia przestrzennego, które może zakończyć się katastrofą.

O awarii poinformowałem drogą radiową „ziemię", która wysłała mi do pomocy samolot pilotowany przez doskonałego pilota, znanego z flegmatycznego usposobienia mjra Trelę. Lecąc tuż, tuż za moim przewodnikiem, miałem być przez niego bezpiecznie sprowadzony do lądowania. Powodzenie zadania gwarantowało utrzymanie przeze mnie wzrokowej łączności z samolotem prowadzącym. Łatwo jednak dziś opowiadać. W rzeczywistości było o wiele gorzej. W chmurach widać zaledwie na kilka metrów. W omawianym tu przypadku widzialność aż do samej ziemi ograniczała niemal całkowicie szalejąca wtedy zamieć śnieżna. Nie wiedząc jeszcze o niej weszliśmy w chmury. Znikający mi co chwila i ukazujący się tuż przede mną samolot prowadzącego był wtedy dla mnie jedyną deską ratunku. Napięty do ostatnich granic wpatrywałem się tylko w mającą mi w ciemnościach sylwetkę. Wiedziałem, że nie mogę się zgubić. Nie dopuszczałem do siebie myśli, że może mi ona w pewnym momencie zniknąć na zawsze z pola widzenia, chociaż takie czarne myśli cisnęły się do głowy. W opanowaniu się pomagał mi jednak spokojny głos wydającego komendy pilota prowadzącego. Do dziś mam jeszcze ten głos w pamięci. A po locie długo nie mogłem wyjść z podziwu dla mjra Treli, wydającego tak nieoceniony, kojący niemal głos w tej niezwykłej, bądź co bądź, sytuacji. Podziw mój był o tyle większy, iż jak się później okazało sam prowadzący, właśnie z powodu wspomnianej tu śnieżycy, miał trudności z prawidłowym zejściem do lądowania. W tym niekończącym się, jak mi się wtedy wydawało, locie prześladowało mnie na domiar złego złudzenie, że pilot prowadzący robi beczki i inne figury pilotażowe. Nie bez trudu przemogłem się i leciałem tak samo jak samolot prowadzącego. Wreszcie, ku memu zdziwieniu ale i radości zobaczyłem pod sobą pas startowy. Lądowanie było już tylko formalnością.

Lot ten nie po raz pierwszy unaocznił mi, że nie należy ulegać złudzeniom, lecz trzeba bezwzględnie ufać wskazaniom przyrządów pokładowych. Drugie, jeszcze ważniejsze doświadczenie, to to, że można również liczyć na pomoc człowieka nawet w najtrudniejszych sytuacjach i okolicznościach" — kończy mjr dypl. pil. Benedykt Wiśniewski.

HENRYK KUCHARSKI

KARTKI Z KALENDARZA LOTNICZEGO

15 LAT TEMU

26 CZERWCA 1953 r. Zginął śmiercią lotnika pilot Aeroklubu Warszawskiego — Ryszard Bitner, inicjator całorocznych zawodów szybowcowych.

Zginął w czasie jednej z konkurencji I Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie. Miał zaledwie 23 lata i w tymże roku kończył studia na Politechnice Warszawskiej; miał otrzymać dyplom inżyniera-mechanika. Mimo młodego wieku dał się poznać jako przodujący w kraju pilot wyczynowy. Był niezwykle żywotny. Uczestnik krajowych zawodów i szybowcowych obozów wyczynowych. Posiadał złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami i kilka rekordów krajowych na swym koncie.

Był członkiem Związku Młodzieży Polskiej, aktywistą w aeroklubie i na Politechnice.

„Ryszard Bitner — pisała 15 lat temu «Skrzydlata Polska» — był nie tylko jednym z najlepszych polskich szybowników i najwybitniejszym specjalistą w lotach chmurowych. On umiał swe bogate już doświadczenie, głęboką wiedzę i umiejętności lotnicze przekazać swym młodszym kolegom. Był jednym z najaktywniejszych współpracowników «Skrzydlatej Polski», autorem wielu pionierskich, wartościowych koncepcji, które znalazły odzwierciedlenie w publikacjach, drukowanych na łamach naszego pisma.

Jego opanowanie i chłodna na pozór powierzchowność kryły w sobie ogromną pasję twórczą. Szukał wciąż nowych dróg w szybownictwie, dociekał, badał, a wszystkim co uzyskał dzielił się natychmiast z innymi."

Ryszard Bitner był cenionym wyczynowcem i teoretykiem szybownictwa polskiego. To właśnie on zaproponował, tuż przed śmiercią, nieustające zawody szybowcowe, które nasza redakcja rozwinęła w Całoroczne Zawody Szybowcowe ku pamięci Jego Imienia. Te zawody o Memoriał Ryszarda Bitnera zyskały w kraju wysoką rangę, stając się nową i niezwykle trafną formą aktywizacji wyczynu szybowcowego w aeroklubach.

Ryszard Bitner — to wyjątkowej piękności postać pilota szybowcowego. Pamięć o nim zachowamy trwałe w naszym lotnictwie.

(J. r. k.)

KLUB SENIORÓW LOTNICTWA

W lokalu APRL w Warszawie odbyło się 23 maja br. zebranie komisji historycznej KSL, któremu przewodniczył Adam Kurowski. Dyskusja dotyczyła trzech zagadnień: historii KSL, uczczenia 50-lecia powstania lotnictwa polskiego i upamiętnienia zasłużonych lotników.

Dotychczasowa historia KSL — będąca już w końcowej fazie opracowania — po ostatecznej korekcie i uzgodnieniu będzie zapewne odbita w ograniczonej ilości egzemplarzy i przesłana do większych bibliotek i archiwów.

50-lecie powstania polskiego lotnictwa wojskowego oraz zajęcie lotniska Rakowice i Mokotów, a także zdobycie Ławicy — zostanie upamiętnione w okresie październik — grudzień 1968 r. szeregiem artykułów w różnych pismach i periodykach. Artykuły kolegów rozsianych po kraju są mile widziane. Interesujący byłby m. in. artykuł omawiający zajęcie po wojsku austriackim lotniska w Lublinie (X.1918r.). Warto też upamiętnić zasłużonych lotników tablicami na domach ich urodzin czy zamieszkania. Postanowiono odwołać się w tej sprawie do mieszkańców miast i rodzin.

Na początek akcji nazywania ulic imieniem znanych lotników postanowiono zwrócić się do Stołecznej Rady Narodowej w Warszawie z propozycją nazwania jednej z ulic — ulicą Antoniego Kocjana. Kocjan, wybitny konstruktor szybowców, człowiek który ocalił Anglię (przyczynił się w poważnym stopniu do znacznego opóźnienia masowej produkcji rakiet przeznaczonych głównie do bombardowania Londynu) został zamordowany w Warszawie przez hitlerowców w sierpniu 1944 r.

J. Kędz.

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA WARSZAWY

JAK już podawaliśmy, w dniach 19 maja — 2 czerwca br. odbyły się III Warszawskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Życia Warszawy", rozgrywane w randze szybowcowych mistrzostw Stolicy. Na starcie stanęła rekordowa ilość 22 szybowców, takich jak „Mucha Standard", „Mucha 100A", „Jaskółka", „Lis" i „Bocian", nie licząc „Fok", startujących poza konkursem. W zawodach brało udział wielu pilotów z diamentową odznaką, z których kilku ma na swym koncie m. in. start w mistrzostwach Polski.

Niestety, niesprzyjająca pogoda nie pozwoliła na rozegranie wielu konkurencji. Pomimo to zdołano z czterech rozegranych zaliczyć trzy konkurencje. A oto krótki przebieg zawodów.

Pierwszą konkurencję rozegrano 25 maja. Był to docel-powrót 250 km Gocław — Wysokie Mazowieckie — Gocław. W trudnych warunkach i przy całkowicie pokrytym chmurami niebie dwóch pilotów — **T. Dunowski** i **A. Henclewski** — doleciało do punktu zwrotnego (125 km) i oni zostali zwycięzcami konkurencji. Zdobyli po 1 000 punktów (zawody rozgrywano według regulaminu II ligi). Miejsca od 3 do 7 zajęli: K. Włodarkiewicz, J. Jaśkiewicz, K. Szumański, M. Pawluk i W. Knyż. Lądowali oni na 119 km i zdobyli po 930 pkt.

Drugą konkurencją, rozegraną 31 maja, był prędkościowy przelot po trasie trójkąta 223 km Gocław — Małkinia — Gocław. Pomimo bardzo silnego wiatru konkurencję ukończyło aż 17 zawodników, co stało się największym wydarzeniem zawodów. Tę bardzo udaną konkurencję wygrał **T. Dunowski — 61,9 km/h — 1 000 pkt**, przed M. Pawlukiem — 56,2 km/h — 820 pkt i A. Bańskim — 55,0 km/h — 780 pkt.

Na trzecią konkurencję, rozegraną 1 czerwca, wyznaczono przelot prędkościowy po trasie trójkąta 105 km Gocław—Tłuszcz—Serock—Gocław. Ukończyło ją tylko dwóch pilotów. Zwyciężył **Wł. Chmielewicz — 45,0 km/h — 1 000 pkt**, przed K. Włodarkiewiczem — 35,6 km/h — 947 pkt. i A. Bańskim — 26,8 km/h — 900 pkt.

W niedzielę, 2 czerwca, zawodnicy polecieli ponownie na tę samą trasę. Bohaterem dnia był A. Henclewski, który jako jedyny obleciał trasę. Następnemu zawodnikowi, St. Drozdowskiemu, udało się przelecieć 98 km, czyli o 2 km za mało, by konkurencja mogła być uznana za rozegraną.

Ostateczne wyniki III WZSzyb.: 1. Wł. Chmielewicz — 2 450 pkt, 2. K. Włodarkiewicz — 2 445 pkt, 3. A. Bański — 2 280 pkt, 4. T. Dunowski — 2 101 pkt (zwycięzca zawodów z ubr.), 5. A. Henclewski — 2 081 pkt, 6. M. Pawluk — 1 849 pkt, 7. W. Knyż — 1 638 pkt, 8. P. Szczepański — 1 457 pkt, 9. K. Szumański — 1 278 pkt., 10. M. Skromny — 1 145 pkt. Jedyny reprezentant spoza Warszawy, **Henryk Różalski z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku, zajął 13 miejsce.**

Tak więc szybowcowym mistrzem Warszawy na rok 1968 został **Włodzimierz Chmielewicz.** Aktualny mistrz Stolicy ma lat 28 i jest pracownikiem inżynieryjno-technicznym Instytutu Techniki Budowlanej w Warszawie. Na szybowcach wylatał 700 godz., na samolotach — 70 godz. Posiada złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami. Na swym koncie zawodniczym ma tylko start z w I WZSzyb, w których zajął 7 miejsce. Jest zwycięzcą klubowych zawodów na celność lądowania w 1967 r. Podczas zawodów wylatał 17 godz. i przeleciał ok. 500 km. Zwycięstwem w III WZSzyb. zapewnił sobie przyszłoroczny start w zawodach centralnych w randze II ligi.

Zawody odznaczały się sprawną organizacją. Nagrody i puchar dla zwycięzców i wyróżnionych fundowały oprócz „Życia Warszawy" także WSK Okęcie i PLL LOT. (kh)

TECHNIKA LOTNICZA I ASTRONAUTYCZNA ZESZYT 5/68

W majowym numerze „Techniki Lotniczej i Astronautycznej" zostały obublikowane sylwetki 18 szybowców klasy standard i 16 szybowców klasy otwartej, biorących udział w XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata. Podane zostały ich dane techniczne oraz prędkości biegunowe.

Prędkość i przyspieszenie uzyskiwane przez współczesne zespoły napędowe obiektów latających, ekstremalne parametry temperaturowe i ciśnieniowe oraz silne promieniowanie stanowią zespół warunków, którym nie mogą sprostać urządzenia automatyki wykorzystujące zespoły elektryczne, pneumatyczne czy też hydrauliczne. Dlatego rozwój najnowszych technik sterowania oparty jest o czynnik roboczy, pozwalający na pracę w bardzo trudnych warunkach otoczenia. Czynnikiem tym jest ciekły metal o niskiej temperaturze topnienia, który pozwala wykorzystać osiągnięcia hydromagnetyki, umożliwiając budowę nowych elementów podstawowych oraz scalenie prostych i niezawodnych układów automatyki. O „Hydromagnetycznej technice sterowania obiektów latających" pisze mgr S. Borowik.

W NOWOŚCIACH TECHNICZNYCH opisane zostały m. in. „Próby w locie samolotu Fokker F. 28", „Śmigłowiec z napędem ciśnieniowym Dornier Do 132", „Satelita biologiczny" i „Nowe silniki dwuprzepływowe".

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

KAZIMIERZ MOZÓŁ

URODZONY 10. 02. 1898 r. w Krakowie rozpoczął służbę wojskową jako poborowy w armii austriackiej, w której przebywał od 1. 05. 1916 r. do 25. 10. 1918 r. i brał udział w walkach na froncie włoskim. Po uzyskaniu niepodległości 1918 r zgłasza się niezwłocznie do wojska polskiego i rozpoczyna służbę w lotnictwie wojskowym jako mechanik samolotowy w 11 eskadrze liniowej, w której wykonuje dużo lotów służbowych.

W październiku w 1919 r. zostaje przeniesiony na kurs Mechaników w Szkole Obsługi Lotniczej w Warszawie. Kurs ten kończy z wynikiem celującym i pozostaje w szkole na stanowisku instruktora silników samolotowych. Na tym stanowisku przeszkala kilka turnusów uczniów, zdobywając szacunek podwładnych i uznanie przełożonych.

W maju 1922 r. zostaje przeniesiony do 18 eskadry myśliwskiej jako mechanik samolotowy, a następnie do 11 eskadry myśliwskiej im. T. Kościuszki na stanowisko szefa mechaników. Tutaj daje się poznać jako wybitny specjalista i bardzo dobry organizator pracy. Chcąc pogłębić zakres posiadanych wiadomości technicznych, rozpoczyna naukę na trzyletnim Kursie Szkoły Budowy Maszyn i Elektroniki im. Wawelberga i Rotwanda, którą kończy z wynikiem dobrym w roku 1925.

W roku 1928 bierze udział w rajdzie małej Ententy i Polski, udzielając załogom pomocy technicznej na lotniskach w Warszawie, Pradze i Brnie. W 1933 r. bierze udział w locie propagandowym dywizjonu myśliwskiego na trasie Warszawa — Lwów — Jassy — Bukareszt — Galacz — Czerniowce — Lwów — Warszawa, udzielając porad i pomocy technicznej pilotom dywizjonu. W 1934 r. bierze czynny udział w przygotowaniach technicznych Challenge'u, organizowanego przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, w którym jak wiadomo brało udział 12 polskich samolotów. Udziela porad i pomocy technicznej pilotom na lotniskach: w Warszawie, Katowicach, Pradze i Brnie.

W czasie swej długoletniej służby ulega trzykrotnie wypadkom lotniczym, doznając złamania lewej ręki, rozbicia głowy i uszkodzenia kręgosłupa.

Pełniąc służbę szefa mechaników rozmyśla nad możliwościami usprawnienia obsługi technicznej samolotów. W 1932 r. projektuje specjalny grzejnik do podgrzewania oleju w okresie zimowym, który następnie zostaje wprowadzony na niektórych lotniskach stałych w Polsce. Projektuje dodatkowy zbiornik oleju do samolotu myśliwskiego „Spad 51" i tym samym przedłuża jego czas lotu o jedną godzinę.

Za swój rzetelny i sumienny stosunek do pracy oraz za wybitne osiągnięcia w zakresie wzorowej organizacji pracy zostaje w czerwcu 1937 r. mianowany oficerem technicznym 111 eskadry myśliwskiej i awansuje do stopnia chorążego.

Podczas wojny polsko-niemieckiej w 1939 r. w najcięższych warunkach zabiega o pełną gotowość techniczną eskadry. Samoloty na lotniskach polowych k. Zielonki, Lublina i Łucka były starannie maskowane i zawsze gotowe do akcji bojowej. Załoga techniczna eskadry do ostatniej chwili zachowała zwartość bojową i gotowość do największych poświęceń.

W dniu 19 września 1939 r przekracza wraz z obsługą techniczną eskadry granicę polsko-rumuńską. Po krótkim pobycie w Rumunii wyjeżdża do Francji, gdzie zostaje przydzielony do eskadry myśliwskiej dowodzonej przez pil. mjr. Krasnodębskiego, wchodzącej w skład grupy pościgowej operującej w okolicy Paryża.

W czasie wycofywania obsługi technicznej na południe Francji, samolot transportowy, w którym leciał jako chory, został zestrzelony przez lotnictwo niemieckie. W wypadku tym zostaje ranny w głowę i z trudem przedostaje się do portu w Bordeaux, a następnie do Anglii.

W Anglii otrzymuje przydział do 303 dywizjonu myśliwskiego na stanowisko oficera technicznego. Na tym stanowisku wyróżnia się poważnym wkładem pracy w zakresie terminowego przygotowania dywizjonu do akcji bojowej, który jak wiadomo brał niezwykle czynny udział, od dnia 8 sierpnia 1940 r. w bitwie o Londyn.

Za odniesione zwycięstwa i zestrzelenie 128 samolotów nieprzyjaciela Dywizjon 303 zostaje odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari. Dla podkreślenia zasług — załoga techniczna, w tym i chorąży K. Mozół, otrzymuje Srebrny Krzyż Virtuti Militari.

W dniu 15 października 1946 r. po zakończeniu działań wojennych, jako jeden z pierwszych wraca do kraju i włącza się w odbudowę zniszczeń wojennych. Pracując w instytucjach państwowych i uspołecznionych zawsze był oceniany przez kolegów i przełożonych jako pracownik sumienny, zdyscyplinowany i zasługujący na wyróżnienia. Był jednym ze współzałożycieli Klubu Seniorów Lotnictwa przy APRL, jak również czynnym członkiem ZBoWiD. Za wzorową służbę w okresie pokojowym jak i w okresie działań wojennych zostaje odznaczony wieloma medalami krajowymi i zagranicznymi.

W. H.

POCZTA LOTNICZA

PILOT SAMOLOTU PE-8

Włodzimierz Zimny — Grodziec k. Będzina. Samolot Pe-8, na którym dokonano w latach wojny przelotu z ZSRR do Wielkiej Brytanii, pilotowany był w tym locie przez Endela Puuseppa.

DANE SAMOLOTÓW

Waldemar Giniewicz — Troszyn, pow. Chojna. Samoloty myśliwskie minionej wojny rozwijały prędkości max.: Jak-3 — 648 km/h na wys. 5 000 m, Me-109 G6 — 584 km/h na wys. 5 000 m, FW-190A8 — 643 km/h na wys. 5 500 m, WF-190 A4 — 576 km/h na wys. 5 000 m.

Mirosław Ratajczak — Jawor. Dane wymienionych w liście 26 samolotów minionej wojny były już zamieszczone w rocznikach „SP" oraz książkach „Biblioteczki Skrzydlatej Polski".

OBYWATELSKA POSTAWA

Wojewódzki Komendant Straży Pożarnych w Katowicach płk poż. Stanisław Komorowski przesłał na ręce **wiceprezesa Aeroklubu Śląskiego mgra Zygmunta Dubickiego** podziękowanie, którego odpis cytujemy w celu podkreślenia obywatelskiej postawy lotników Śląska.

A oto list: „W związku z umożliwieniem przeprowadzenia w dniu 22 kwietnia br. lotu, mającego na celu rozpoznanie sytuacji pożaru lasu, powstałego na terenie Leśnictwa Knurów, składam wyrazy podziękowania. Jednocześnie zaznaczam, że w czasie lotu wykryto istniejący w tej okolicy drugi pożar lasu, który dzięki dokładnemu rozpoznaniu zdołano szybko ugasić, nie dopuszczając do jego rozprzestrzenienia.

Powyższe jest przykładem dobrze pojętej współpracy w zakresie zwalczania pożarów i klęsk żywiołowych".

DZIĘKUJEMY

Serdecznie dziękujemy modelarzom rakietowym Aeroklubu Szczecińskiego za pozdrowienia z zawodów w Toruniu.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Ireneusz Aksamit — Rosiejów, pta Działoszyce, pow. Kazimierza Wielka odstąpi książki o tematyce lotniczej oraz duży słownik polsko-niemiecki i niemiecko-polski. Może wymienić je na inne książki o tematyce lotniczej.

Marek Zgliński — Lublin, ul. M. Buczka 41/32 odstąpi wiele numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1966—1968.

Roman Wagner — Mikołów, Andrzej Zalewski — Warszawa, Lech Pawłowski — Zielona Góra, Jan Ratyński — Jasna, pow. Sztum, Krzysztof Radziwon — Ostróda, Krzysztof Cieślewski — Komorowice, pow. Bielsko-Biała. Zaległe numery „Skrzydlatej Polski" nabyć można w **Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17.** Dla zamiejscowych drogą korespondencyjną, za zaliczeniem pocztowym.

Pragniemy dodać, że nasza redakcja nie zajmuje się sprzedażą ani wysyłką żadnych materiałów, książek, egzemplarzy naszego tygodnika itp.

Paweł Nastarowicz — Łódź. Książki o tematyce lotniczej nabyć można w większości księgarni. W przypadku kłopotów z kupnem radzimy napisać do jednej z księgarni wysyłkowych, które prześlą żądaną książkę drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym: **Powszechna Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa, ul. Nowolipie 47; Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14; Księgarnia Wysyłkowa „Oświata" — Warszawa, pl. Dąbrowskiego 8.**

SZKOŁY WOJSKOWE

Wacław Gozdowski — Oleśnica Śl., Benedykt Kartuszyński — Chojnice, Jan Laszczyński — Dąbrówka, pow. Chojnice. Dokładnych informacji o nauce i służbie we wszystkich szkołach wojskowych, od podoficerskich po akademie, udzielają wszystkie Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y) oraz dowódcy jednostek wojskowych, dokąd z konieczności odsyłamy wszystkich zainteresowanych. Przypominamy też, że o wszystkich szkołach wojskowych związanych z lotnictwem pisaliśmy wielokrotnie w „Skrzydlatej" w bieżącym roku, nie mówiąc o latach ubiegłych.

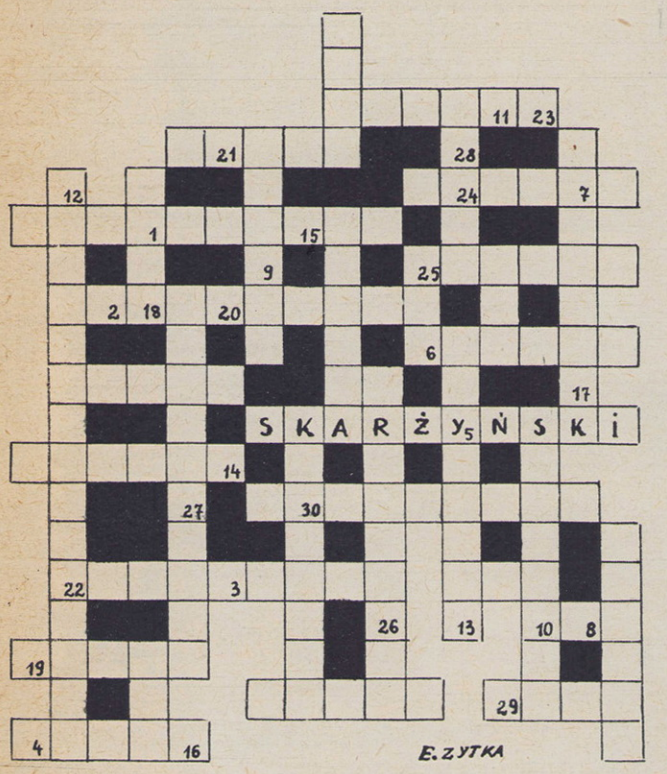
PRACA

Eugeniusz Jaros — Kłodawa, pow. Koło. Mechanik lotniczy, który zdobył swe kwalifikacje podczas odbywania zasadniczej służby wojskowej, może być — po odpowiednim przeszkoleniu — zatrudniony w miarę wolnego miejsca w jednym z aeroklubów regionalnych. Najbliższym aeroklubem dla Pana jest **Aeroklub Poznański, Poznań, Lotnisko Kobylnica.**

NIE SKORZYSTAMY

Leszek Porowski — Gdańsk. Z nadesłanych krzyżówek nie skorzystamy.

SYNTEZA KRZYŻÓWKOWA



Do podanego diagramu wpisać podane wyrazy tak, aby powstała normalna krzyżówka. Następnie ustawić litery według odpowiadających im liczb w kolejności 1-30 i odczytać hasło, które stanowi rozwiązanie zadania. Dla ułatwienia wpisano do diagramu jeden wyraz.

POZIOMO: DO, IAF, ITR, JENA, FIBRA, PEDAŁ, ROLKA, ZEISS, ZNAKI, ACETON, HANGAR, LOTNIK, MERMOZ, NIEMCY, LĄDOWANIE, WARIOMETR, BAROGRAMKA, OBCIĄŻENIE, SKARŻYŃSKI.

PIONOWO: HEL, KOS, NIT, BOAC, LINA, MUCHA, BRANŻA, FARMAN, KANADA, KRĄŻENIE, ROMANIUK, SPITFIRE, OPYLANIE, ORTODROMA, ISKROWNIKI, ZAPOTRZEBOWANIE.

Opracował: **EDWARD ŻYTKA**

Wśród Czytelników, którzy do dnia 30 czerwca br. nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ll. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Synteza krzyżówkowa".

POD NIEBEM AFRYKI

Dokończenie ze str. 11

SZD-9bis-1D „Bocian", jeden SZD-8Z „Jaskółka" i dwa francuskie WA-21 „Javelot".

Większość startów odbywa się za pomocą polskiej wyciągarki SW-4 „Tur", rzadziej z holu za samolotem. Cały ośrodek (szkolenie, obsługę techniczną) prowadzi personel jugosłowiański; szkolą się i latają sportowo miejscowi Francuzi i Niemcy. Loty prowadzone są nad szczytem Djebel Ressas lub w jego pobliżu. Maksymalny promień działania mierzony od szczytu góry nie przekracza jednak 15 kilometrów. Dalej — brak noszeń, a bardzo trudny teren eliminuje możliwość bezpiecznego lądowania. Widziałem dwukrotnie szczyt i otaczające go wzniesienia z „Bociana" prowadzonego przez jugosłowiańskiego instruktora; latanie w tym rejonie z dwustronnym widokiem na morze daje dużo przyjemności i niezapomniane efekty widokowe. Mimo przeszło trzyletniej eksploatacji w tropiku szybowce polskie spisują się bardzo dobrze i są w doskonałym stanie technicznym. Toteż miałem okazję usłyszeć wiele ciepłych słów na ich temat od użytkowników.

NA TROPACH „CYRKU SKALSKIEGO"

Tunezję przemierzyłem, jak to się potocznie mówi, wzdłuż i wszerz — od północy na południe i ze wschodu na zachód. Poznałem tereny, gdzie uprzednio pracowały polskie „Gawrony", znaczny rejon wybrzeża, obszary stepowe i pustynię, wiele miejsc historycznych, jak: ruiny legendarnej Kartaginy, ruiny rzymskich, tureckich i staroarabskich, nie istniejących już dziś miast, wymarłe ruiny starych korsarskich zamków, a obok nich miejsca zapisane na kartach kronik II wojny światowej. Miejsca, gdzie ważyły się losy wielkich armii. Widomym znakiem tamtych dni są duże i maleńkie cmentarze poległych żołnierzy: francuskich, angielskich, amerykańskich, włoskich niemieckich. Jakże często wśród nagrobków spotkać można okaleczone obcym językiem polskie nazwiska. Ślady tamtych dni jeszcze się nie zatarły. Fragmenty dawnej linii obronnej Mareth straszą w terenie betonem rozbitych bunkrów, kikutami przerdzewiałych zapór czołgowych, płataniną drutu kolczastego i śladami okopów. W innym miejscu, gdzieś na pustyni za Ksar Rhilene, z morza piasku wystają porozrzucane, rozdrobnione szczątki samolotów. Tu było niegdyś lotnisko — dziś wędrują lotne piaski.

Szczególnego wzruszenia doznałem, będąc w miejscowości Bou Grara i w Hergla, skąd w czasie wojny działali na „Spitfire'ach" polscy lotnicy Afrykańskiej Grupy Myśliwskiej pod dowództwem ówczesnego kapitana pilota Stanisława Skalskiego. Jak wiadomo, zespół ten został jako odrębna całość przydzielony do brytyjskiego Dywizjonu Myśliwskiego nr 145 w Afryce północnej i wiosną 1943 r. wziął udział w operacji tunezyjskiej, przy likwidacji niemieckiego „Afrika Korps". W okresie od 17 marca do 8 maja 1943 r. zespół zniszczył 25 samolotów nieprzyjaciela na pewno, 3 — prawdopodobnie i 9 — uszkodził. Bou Grara była pierwszym lotniskiem operacyjnym zespołu; Hergla — ostatnim. Dziś zarówno Bou Grara jak i Hergla są nadmorskimi miejscowościami wypoczynkowymi, do których prowadzą dobre, asfaltowe szosy.

★

Gdy bogatszy w doświadczenia opuszczam tunezyjską ziemię jest piękna, słoneczna pogoda. W parę minut po starcie patrzę z pokładu „Caravelle" na szybko niknące w oddali, złowrogie szaro-granatowe skały Cap Bonu, ostro rysujące się na tle czystego, błękitnego nieba.

Żegnaj, Afryko!

RYSZARD KACZKOWSKI

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

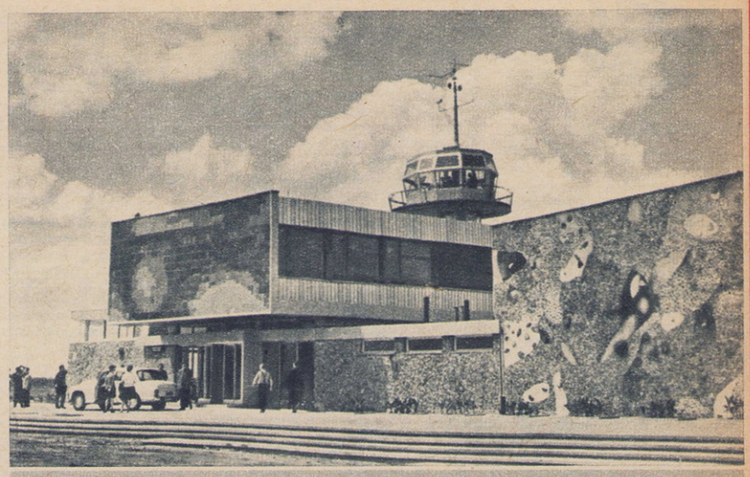
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. **Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4658 N-83**

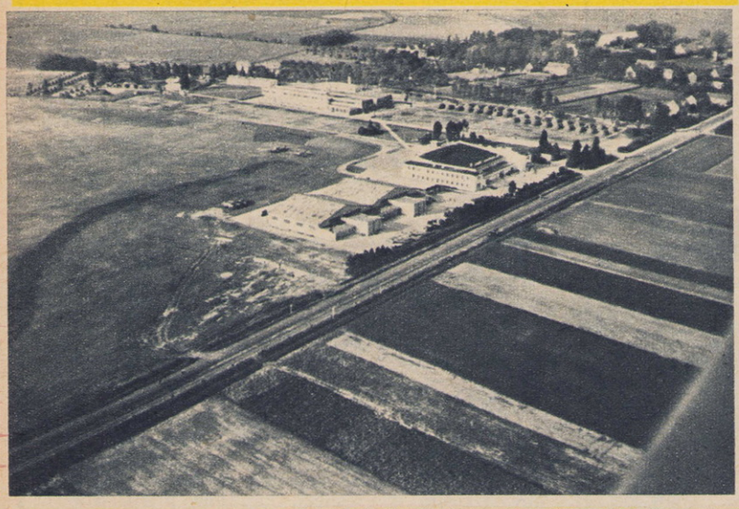
SZYBOWCEM PO LESZNIE

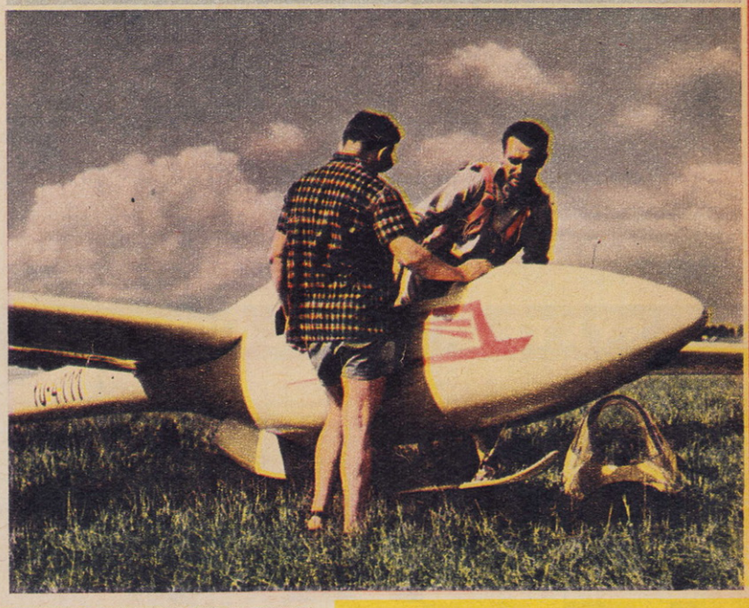
XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie, największa tego typu impreza w historii szybownictwa, ściągnęły na siebie baczną uwagę wszystkich miłośników i sympatyków tego pięknego sportu, tak u nas w Polsce jak i zagranicą. Na stronie tej prezentujemy migawki z leszneńskiego lotniska, uchwycone obiektywem przez Bernarda Koszewskiego w czasie trwania najwspanialszych zawodów szybowcowych wszystkich czasów.

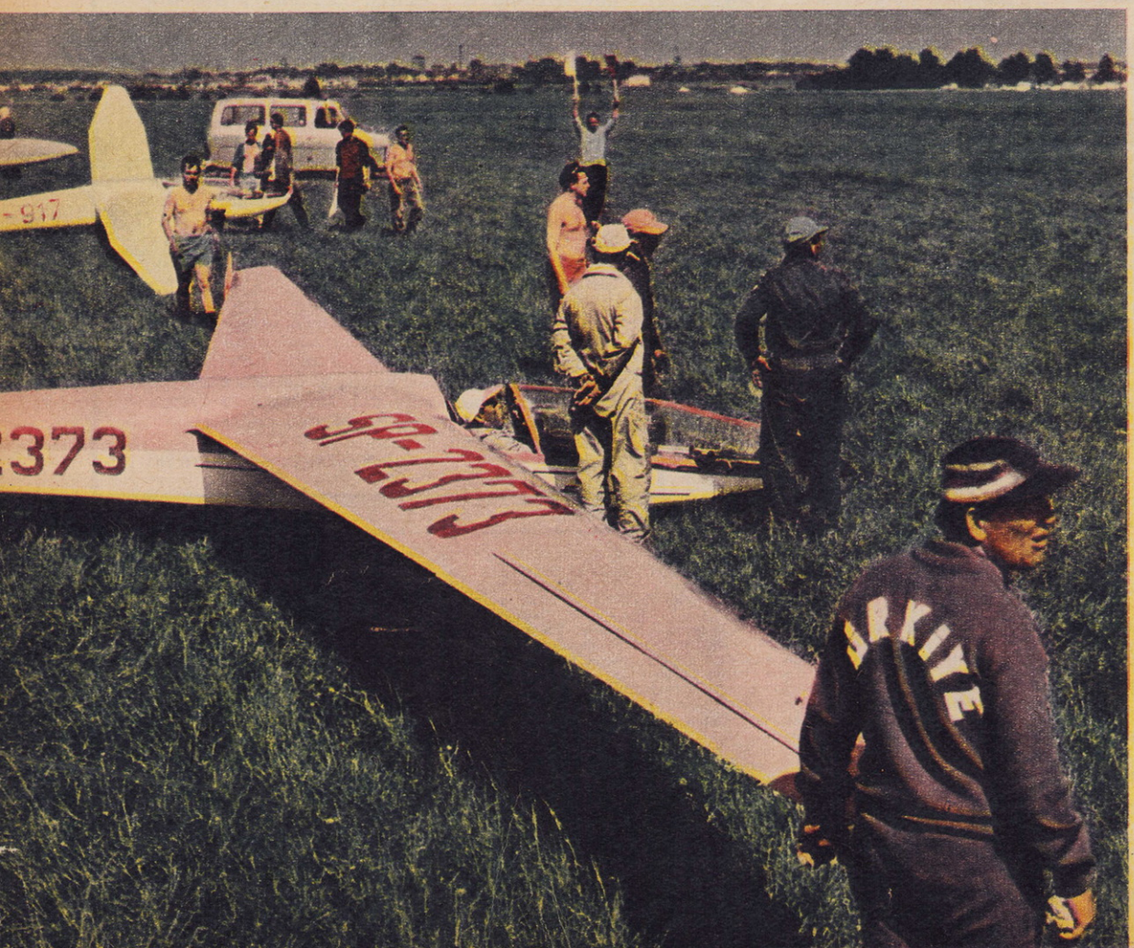


Wyżej: Z ogólnym uznaniem gości zagranicznych spotkała się piękna, nowoczesna architektura nowego budynku portowego na lotnisku w Lesznie, mieszczącego m. in. w sobie pokoje hotelowe dla zawodników. Niżej: Jugosłowiański pilot Maraš przed startem na „Meteorze" (klasa otwarta).

Wyżej: Ekipa szwajcarska przystępuje do montowania szybowca „Diamant-18" (klasa otwarta). Niżej: Tak z lotu ptaka wyglądają zabudowania leszneńskiego Centrum.







Z lewej: Przed rozpoczęciem konkurencji. Na pierwszym planie polska „Foka", na której startował turecki pilot Aydogan.

✸

Niżej: Sympatyczny brodacz, fiński zawodnik Hämäläinen na starcie. Latał on na szybowcu IKV-3, w klasie otwartej.

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (6)